@iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

3(85)
marzec
2015

ROWEROWY 2015



Aktualności

3 Tak dojedziemy do metra

4 Zamknięty most Łazienkowski - zmiany w komunikacji

6 Zamknięty most Łazienkowski - z Gocławia ekspresem do metra

7 Cztery miesiące bez tramwajów na Wołoskiej

8 Autobusy po uruchomieniu tramwaju na Bemowie - weź udział w konsultacjach

11 Budują tunel w Międzylesiu - zmiany w komunikacji

11 Jak organizator z organizatorem

12 Znów kręcą w Warszawie

Temat numeru

13 Nowe hasła w podręcznym słowniku rowerzysty

18 Rozliczamy rowerowy 2014

20 Na rowerze tylko z głową

26 Nie daj się! Oznakuj rower

27 Smaruj rower z nami. Wiosenny serwis krok po kroku

30 Veturilo na wesele. „Musi mocno padać, żebym się zniechęciła"

31 O Veturilo dla tych, którzy „chcieliby, ale się boją"

Z kart historii komunikacji

32 Historia wąskotorowej kolei jabłonowsko-karczewskiej - część II

Komunikacja na świecie

36 Hybrydowym tramwajem w Góry Harz

Drodzy Czytelnicy

Drogi rowerowe z kostki Bauma, postrzeganie współpracowników dojeżdżających do pracy rowerem jako dziwaków oraz jednoślady służące jedynie do przejażdżek rekreacyjnych odchodzą powoli do lamusa. Obecnie ruch rowerowy stanowi prawie trzy procent podróży po Warszawie. **Tematem numeru marcowego** iZTM są **rowery**, zarówno Veturilo, które po raz czwarty wystartowało 1 marca, ale też plany miasta w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej, zasady bezpiecznego podróżowania rowerem oraz sposoby przygotowania jednośladu do jazdy po zimowej przerwie.

W zeszłym roku udało się nam podwoić długość pasów rowerowych do 16 km, a nasz plan na ten rok zakłada wytyczenie kolejnych 15 km – mówi Mikołaj Pieńkos z Sekcji Rozwoju Ruchu Rowerowego ZTM. Opowiada również o planowanych przez ZTM na najbliższe lata drogach rowerowych i nowościach z zakresu badania natężenie ruchu rowerowego.

Zasady bezpiecznego podróżowania rowerem po mieście oraz niezbędne wyposażenie rowerzysty i jednośladu przybliża asp. sztab. Paweł Przestrzelski z Komendy Stołecznej Policji. O sposobach przygotowania roweru przed wybraniem się w pierwszą trasę po zimowej przerwie dowiedzą się Państwo z poradnika, opracowanego we współpracy z serwisem rowerowym JR Concept. Do korzystania z wypożyczalni roweru publicznego Veturilo zachęca Beata Pietrzak, która w 2014 roku wypożyczała rower ponad tysiąc razy.

Na łamach rubryki „**Z kart historii komunikacji miejskiej**" wybieramy się w ostatnią podróż **wąskotorową koleją jabłonowsko-karczewską**.

Do czasów teraźniejszych wracamy w dziale „**Komunikacja na świecie**" i odwiedzamy niemieckie miasteczko Nordhausen, gdzie od 10 lat **tramwaje jeżdżą po torach kolejowych**.

Zachęcamy do lektury

iZTM
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
M. ST. WARSZAWY

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktorka prowadząca:
Magdalena Potocka
współpraca: Wiktor Paul

Skład:
Maciej Beister

Nakład:
8829

Prenumerata:
ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

www.ztm.waw.pl

www.facebook.com/ztm.warszawa

www.twitter.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: iztm@ztm.waw.pl

Tak dojedziemy do metra

Centralny odcinek II linii metra zostanie uruchomiony już niebawem. Zanim jednak pierwsze pociągi z pasażerami przejadą między Dworcem Wileńskim a rondem Daszyńskiego przypominamy, jakie zmiany zostaną jednocześnie wprowadzone w komunikacji naziemnej.

Ostateczny projekt zmian w organizacji komunikacji miejskiej po otwarciu centralnego odcinka II linii metra opracowano w ramach konsultacji społecznych. Odbyły się one w maju i czerwcu ubiegłego roku.

Szczegółowe zmiany

Linia 202

- nowa linia dowozowa do metra
- trasa: **GOCŁAWEK WSCHODNI – Szaserów – Dwernickiego – Stanisławowska – Mińska – Chodakowska – Żupnicza – Bliska – Dw. Wschodni (Lubelska) – Lubelska – Zamoyskiego – Sokola – METRO STADION**.
- częstotliwość: co 10 minut w godzinach szczytu i 20 minut poza szczytem i w święto.

Linia 105

zmiana częstotliwości kursowania: co 8-10 minut w godzinach szczytu, co 8 minut poza szczytem i co 10 minut w święto.

Linia E-5

- nowa linia łącząca Jelonki ze stacją metra Rondo Daszyńskiego
- trasa: **OS. GÓRCZEWSKA – Górczewska – Lazurowa – Połczyńska – Wolska – Kasprzaka – Prosta – RONDO DASZYŃSKIEGO**
- przystanki: Szobera, Batalionów Chłopskich, Człuchowska, Siemiatycka, Sternicza, Szeligowska, Ciepłownia Wola
- częstotliwość: co 8-10 minut w godzinach szczytu.



Linia 155

- nowa linia dowożąca mieszkańców Koła do metra
- trasa: **KOŁO – Obozowa (powrót: Newelska) – Ciołka – Górczewska – Jana Olbrachta – Redutowa – Wolska – Kasprzaka (powrót: Ordona) – Prosta – Żelazna – Al. Jerozolimskie (powrót: Towarowa) – PL. ZAWISZY**
- częstotliwość: co 10 minut w szczycie, co 15 minut poza szczytem i co 20 minut w święto.

Linia 159

- zmiana trasy polegająca na wycofaniu linii z ulicy Towarowej oraz zapewnieniu połączenia centrum miasta z Dolnym Mokotowem
- trasa: **EC SIEKIERKI - ... - Piękna - Koszykowa - Lindleya - Aleje Jerozolimskie - al. Bohaterów Września - Opaczewska - CH BLUE CITY (powrót: Opaczewska - Aleje Jerozolimskie - Niemcewicza - Grójecka - Raszyńska - Koszykowa)**
- częstotliwość: co 10 minut w godzinach szczytu, co 10 minut poza szczytem i co 12 minut w święto.

Linia 174

- zmiana trasy polegająca na wycofaniu linii z najmniej popularnego odcinka od ronda ONZ do Zachęty
- trasa: **BOKSERSKA - ... - al. Jana Pawła II – RONDO ONZ**
- częstotliwość: co 10 minut w szczycie, co 15 minut poza szczytem i co 20 minut w święto.

Linia 160

- skierowanie linii na trasę: **TARGÓWEK - ... - al. Jana Pawła II - DW. CENTRALNY (powrót: Emilii Plater - Świętokrzyska - rondo ONZ - al. Jana Pawła II)**
- zmiana częstotliwości kursowania: co 10 minut w godzinach szczytu, co 15 minut poza godzinami szczytu i co 20 minut w święto.

Linia E-3

- nowa linia łącząca osiedle Targówek z II linią metra (stacja Dworzec Wileński)
- trasa: **TARGÓWEK - Trocka - Pratulińska - Handlowa - Ossowskiego - Barkocińska - Myszkowska - Gorzykowska - Radzymińska - al. Solidarności - DW. WILEŃSKI**
- zasady kursowania: jednokierunkowo, rano do Dworca Wileńskiego, po południu tylko z Dw. Wileńskiego na Targówek
- przystanki: Pratulińska, Handlowa, DKS Targówek, Witebska, Myszkowska, Piotra Skargi
- częstotliwość: co 10 minut w godzinach szczytu.

Linia 338

- zmiana trasy polegająca na zapewnieniu połączenia Targówka Przemysłowego i Szmulowizny z II linią metra (stacja dworzec Wileński)
- trasa: **ZAJEZDNIA UTRATA - ... - Ząbkowska – Targowa – 11 Listopada (powrót: Inżynierska – Wileńska) – Dąbrowszczaków – PL. HALLERA**
- częstotliwość: co 15 minut w godzinach szczytu, co 20 minut poza szczytem.

Linia 512

- skierowanie linii na trasę: **ZACISZE - ... - al. Solidarności - Targowa - Kłopotowskiego/Okrzei - Jagiellońska - Sokola - METRO STADION NARODOWY**
- częstotliwość: co 10-15 minut w godzinach szczytu, co 15 minut poza szczytem i co 20 minut w święto.

Linia 412

- nowa linia łącząca Zacisze z II linią metra (stacja Dworzec Wileński)
- trasa: **GILARSKA - Rolanda - Codzienna - Młodzieńcza - Radzymińska - al. Solidarności - DW. WILEŃSKI**
- zasady kursowania: jednokierunkowo, rano z Zacisza do stacji metra
- częstotliwość: co 15 minut.

Linia 527

- zmiana trasy związana z likwidacją pętli na pl. Bankowym
- trasa (uwzględniająca zamknięcie ul. Głębockiej): **ZAUŁEK - ... - most Śląsko-Dąbrowski - al. Solidarności - Okopowa - Anielewicza - ESPERANTO (powrót: Anielewicza - al. Jana Pawła II - al. Solidarności)**
- częstotliwość: co 8-10 minut w godzinach szczytu, co 15 minut poza godzinami szczytu i co 20 minut w święto.

Linia E-7

- nowa linia łącząca Białołękę z II linią metra (stacja dworzec Wileński)
- trasa (uwzględniająca zamknięcie ul. Głębockiej): **ZAUŁEK – Leona Berensona – Skarbka z Gór – Magiczna – Głębocka – św. Wincentego – Kondratowicza – Młodzieńcza – Radzymińska – al. Solidarności – METRO DW. WILEŃSKI**
- zasady kursowania: jednokierunkowo, rano tylko w kierunku stacji metra, po południu w kierunku osiedla
- przystanki: Kąty Grodziskie, Skarbka z Gór, Os. Derby VI, Os. Derby III, Os. Derby, Jesiennych Liści
- częstotliwość: co 8-10 minut w godzinach szczytu.

Linie 718, 738, 805

- przywrócenie tras sprzed rozpoczęcia budowy centralnego odcinka II linii metra
- trasy: **MARKI / RADZYMIN – Dw. Wileński - ... - al. Solidarności – Targowa – Kijowska – DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)**
- częstotliwość 718: co 15 minut w szczycie, co 20 minut poza szczytem, co 40 minut w święto
- częstotliwość 738: co 30 minut w szczycie, co 40 minut poza szczytem i w święto
- częstotliwość 805: co 15 minut w godzinach szczytu.



Zamknięty most Łazienkowski – zmiany w komunikacji

Od 16 lutego br. autobusy linii 138, 141, 143, 151, 182, 188, 411, 502, 514, 520, 523, 525 i N25 kursują trasami zmienionymi przez most Poniatowskiego. Autobusy linii 143 i 151 – po stronie śródmiejskiej – kończą i zaczynają kursy na przystanku DW. CENTRALNY, a autobusy linii 411, 502 i 514 kończą kursy przy DW. CENTRALNYM i zaczynają na przystanku CENTRUM. Została uruchomiona dodatkowa linia tramwajowa 77 obsługująca trasę WIATRACZNA – most Poniatowskiego – PL. NARUTOWICZA. Zmiany są związane z awaryjnym zamknięciem dla ruchu mostu Łazienkowskiego. Zachęcamy do pozostawienia samochodów w domu i korzystania z komunikacji miejskiej.

Dla autobusów linii **138**, **141**, **143**, **151**, **182**, **188**, **411**, **502**, **514**, **520**, **523**, **525** i **N25** – od 16 lutego do odwołania – obowiązują trasy objazdowe

Linia 138

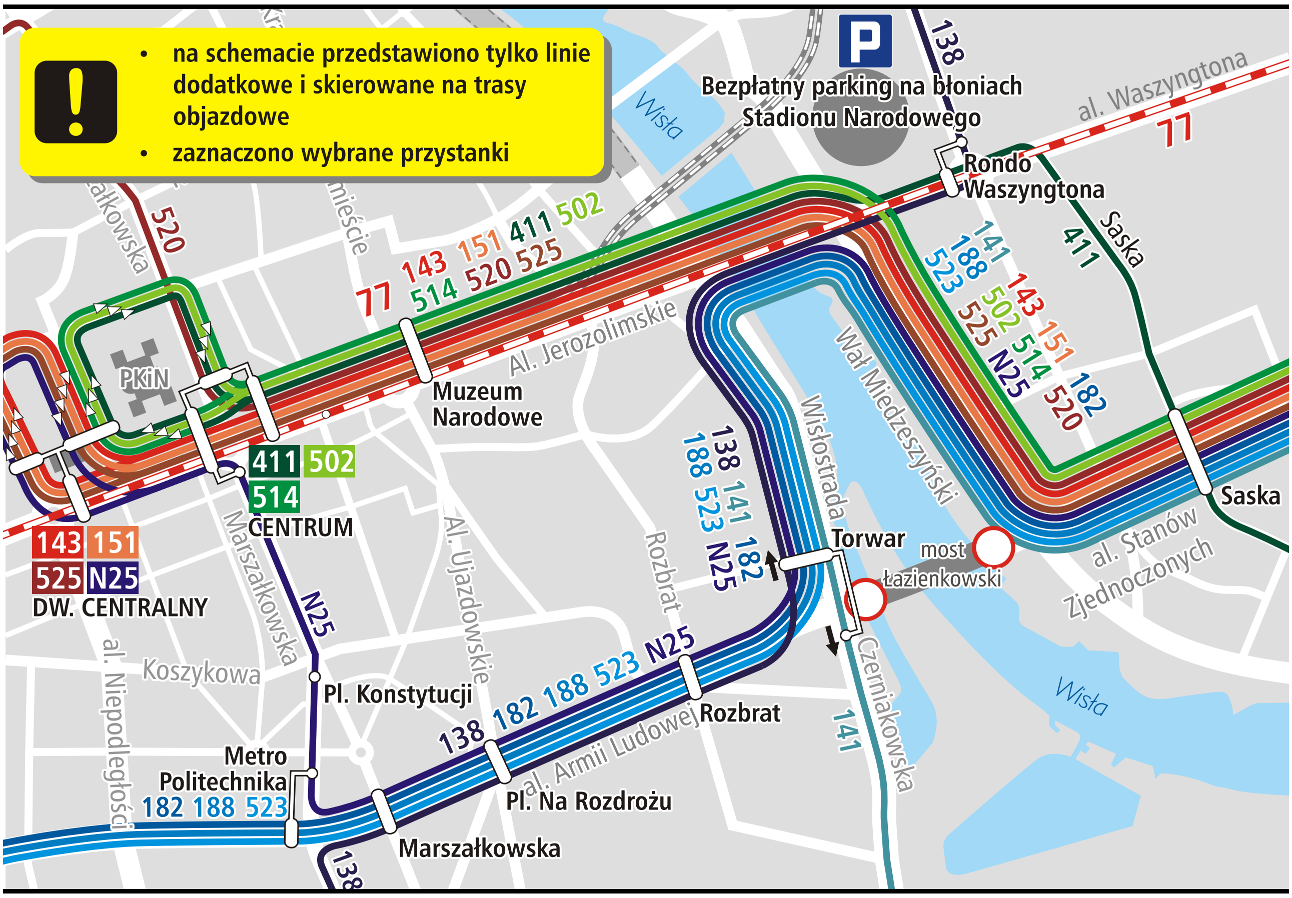
ZAJEZDNIA UTRATA... – al. Zieleniecka – rondo Waszyngtona – **al. Poniatowskiego – most Poniatowskiego – Wioślarska – Solec** – al. Armii Ludowej... - BOKSERSKA

Linia 141

WITOLIN... – al. Stanów Zjednoczonych – **Wał Miedzeszyński – most Poniatowskiego – Wioślarska – Solec** – Czerniakowska... - P+R AL. KRAKOWSKA

Linie 143, 151

REMBERTÓW-KOLONIA / RECHNIEWSKIEGO... – al. Stanów Zjednoczonych – **Wał Miedzeszyński – most Poniatowskiego – Al. Jerozolimskie – DW. CENTRALNY – Emilii Plater – Al. Jerozolimskie – most Poniatowskiego – Wał Miedzeszyński** – al. Stanów Zjednoczonych... – REMBERTÓW-KOLONIA / RECHNIEWSKIEGO



Linie 182, 188, 523 i N25

WITOLIN / GOCŁAWEK WSCHODNI / PKP OLSZYNKA GROCHOWSKA / MIĘDZYLESIE... – al. Stanów Zjednoczonych – **Wał Miedzeszyński – most Poniatowskiego – Wioślarska – Solec** – al. Armii Ludowej... – DW. ZACHODNI/ LOTNISKO CHOPINA/ STARE BEMOWO / DW. CENTRALNY

Linia 411

STARA MIŁOSNA / GOCŁAW... – Egipska – **Saska – al. Waszyngtona – al. Poniatowskiego – most Poniatowskiego – Al. Jerozolimskie – Emilii Plater – DW. CENTRALNY 12 (dla wysiadających) – CENTRUM 03 (dla wsiadających) – Marszałkowska – Al. Jerozolimskie – most Poniatowskiego – al. Poniatowskiego – al. Waszyngtona – Saska** – Egipska... - STARA MIŁOSNA / GOCŁAW

Linie 502, 514

STARA MIŁOSNA / WOLA GRZYBOWSKA... – al. Stanów Zjednoczonych – **Wał Miedzeszyński – most Poniatowskiego – Al. Jerozolimskie – Emilii Plater – DW. CENTRALNY (dla wysiadających) – CENTRUM 03 (dla wsiadających) – Marszałkowska – Al. Jerozolimskie – most Poniatowskiego – Wał Miedzeszyński** – al. Stanów Zjednoczonych... – STARA MIŁOSNA / WOLA GRZYBOWSKA

Linia 520

MARYSIN... – al. Stanów Zjednoczonych – **Wał Miedzeszyński – most Poniatowskiego – Al. Jerozolimskie** – Marszałkowska... - ZNANA

Linia 525

MIĘDZYLESIE... – al. Stanów Zjednoczonych – **Wał Miedzeszyński – most Poniatowskiego – Al. Jerozolimskie** – DW. CENTRALNY.

Jednocześnie do obsługi linii **182**, **502**, **507** i **523** zostało skierowanych **dodatkowych 25 autobusów**. Trasa autobusu linii 507 nie uległa zmianie. Zwiększając liczbę wozów do jej obsługi zachęcamy mieszkańców Gocławia do rezygnacji z samochodów na rzecz linii autobusowej jadącej bezpośrednio do centrum (bez przesiadki na przystanku SASKA).

UWAGA

Wraz z uruchomieniem centralnego odcinka II linii metra zostaną wprowadzone zmiany w komunikacji autobusowej.

Szczegółowe informacje zostały zamieszczone na stronie 6

Tramwaje

Dodatkowo została uruchomiona **linia tramwajowa 77**, która obsługuje trasę: **WIATRACZNA** – al. Waszyngtona – al. Poniatowskiego – **most Poniatowskiego** – Al. Jerozolimskie – Grójecka – **PL. NARUTOWICZA**.

Tramwaje kursują przez cały dzień i we wszystkie dni tygodnia z częstotliwością co 4 minuty w godzinach szczytu (co 3 minuty od godziny 7.00 do godziny 7.45) oraz co 7,5 minuty poza szczytem i w święta.

Pociągi

Od 16 lutego do 13 marca (tylko w dni powszednie) będzie uruchamiany **dodatkowy pociąg SKM, oznaczony jako S20**. Pociąg kursuje na trasie: **Warszawa Rembertów** (odjazd o godzinie **7.11**) – **Warszawa Gdańska** (przyjazd o godzinie **7.27**) – **Warszawa Zachodnia peron 8**.

Od wtorku, 17 lutego, osoby korzystające z pociągów kursujących na linii mińskiej i otwockiej mają do dyspozycji **dłuższe pociągi Kolei Mazowieckich**. Pociągi – składające się z trzech elektrycznych zespołów trakcyjnych – obsługują połączenia:

- relacji **Mrozy** – **Warszawa Zachodnia** (odjazd ze stacji **Warszawa Rembertów** o godzinie **7.22**)
- relacji **Dęblin** – **Warszawa Zachodnia** (odjazd z **Otwocka** o godzinie **7.52**).



Buspasy

Od 23 lutego – w celu usprawnienia przejazdu autobusów przez most Poniatowskiego w kierunku centrum – obowiązują **buspasy**:

- na **Wale Miedzeszyńskim**, na odcinku od ulicy Zwycięzców do wjazdu na most Poniatowskiego przy Stadionie Narodowym
- na **moście Poniatowskiego**, na odcinku od ronda Waszyngtona do wcześniej obowiązującego odcinka buspasa w Al. Jerozolimskich.

Buspasy funkcjonują w godzinach **7.00-10.00**. Dodatkowo, w tych samych godzinach wjazd na most Poniatowskiego z Wału Miedzeszyńskiego jest przeznaczony tylko dla komunikacji miejskiej.

Zamknięty most Łazienkowski – z Gocławia ekspresem do metra

Po uruchomieniu centralnego odcinka II linii metra zostaną wprowadzone korekty w trasach objazdowych linii wycofanych z zamkniętego mostu Łazienkowskiego. Autobusy będą dowozić głównie do stacji metra Stadion Narodowy. Uruchomione również zostaną trzy nowe linie, w tym jedna ekspresowa.

Po zamknięciu mostu Łazienkowskiego, kursujące nim linie autobusowe zostały skierowane na trasy objazdowe prowadzące przez most Poniatowskiego. Część z tych linii kończy swoje trasy przy Dworcu Centralnym. Gdy centralny odcinek II linii metra będzie już funkcjonował, metro zapewni mieszkańcom Gocławia najszybszy dojazd do centrum Warszawy. W związku z tym autobusy będą dowozić pasażerów do stacji podziemnej kolei. Najbliżej Gocławia i Saskiej Kępy znajduje się stacja Stadion Narodowy, na której powstanie węzeł przesiadkowy.

Szczegółowe zmiany

Linia 143

- skierowanie na trasę skróconą: REMBERTÓW-KOLONIA - ... - Grochowska – WIATRACZNA.

Linia 151

- skierowanie na trasę zmienioną: RECHNIEWSKIEGO - ... - al. Stanów Zjednoczonych – Wał Miedzeszyński – Wybrzeże Szczecińskie – Sokola – METRO STADION NARODOWY

Linia 182

- zmiana częstotliwości kursowania: co 10 minut.

Linia 382

- nowa linia autobusowa
- trasa: **DW. ZACHODNI – Aleje Jerozolimskie – Grzymały-Sokołowskiego – Kopińska – Wawelska – al. Armii Ludowej – Waryńskiego – METRO POLITECHNIKA**
- zasady kursowania i częstotliwość: tylko w godzinach szczytu, z częstotliwością co 10 minut.

Linia 411

- skierowanie na trasę zmienioną: STARA MIŁOSNA - ... - Saska – al. Stanów Zjednoczonych – Wał Miedzeszyński – Wybrzeże Szczecińskie – Sokola – METRO STADION NARODOWY.

Linia 502

- skierowanie na trasę zmienioną: STARA MIŁOSNA - ... - al. Stanów Zjednoczonych – Wał Miedzeszyński – Wybrzeże Szczecińskie – Sokola – METRO STADION NARODOWY.

Linia 507

- zmiana częstotliwości kursowania: co 6 minut w godzinach porannego szczytu.

Linia E-1

- nowa linia autobusowa
- trasa: **GOCŁAW – Bora-Komorowskiego – Egipska – Saska – Brazylijska – Międzynarodowa – al. Stanów Zjednoczonych (powrót: al. Stanów Zjednoczonych – Saska) – Wał Miedzeszyński – Wybrzeże Szczecińskie – Sokola – METRO STADION NARODOWY.**



- przystanki: Gocław, Horbaczewskiego, Bora-Komorowskiego, Abrahama, Afrykańska, Saska, Metro Stadion Narodowy
- zasady kursowania i częstotliwość: tylko w godzinach szczytu, z częstotliwością co 6 minut.

Linia 523

- zmiana częstotliwości kursowania: co 10 minut w godzinach szczytu.
-

Linia 423

- nowa linia autobusowa
- trasa: **STARE BEMOWO – Radiowa – Powstańców Śląskich – Górczewska – al. Prymasa Tysiąclecia – Aleje Jerozolimskie – Grzymały-Sokołowskiego – Kopińska – Wawelska – al. Armii Ludowej – Waryńskiego – METRO POLITECHNIKA**
- zasady kursowania i częstotliwość: tylko w godzinach szczytu, z częstotliwością co 10 minut.

Linia 514

- skierowanie na trasę zmienioną: **WOLA GRZYBOWSKA - ... - al. Stanów Zjednoczonych – Wał Miedzeszyński – Wybrzeże Szczecińskie – Sokola – METRO STADION NARODOWY**.

Cztery miesiące bez tramwajów na Wołoskiej

Od 28 lutego br. do końca czerwca będzie wyłączony ruch tramwajowy na ul. Wołoskiej – tramwaje nie kursują od ul. Woronicza do pętli Kielecka. Wprowadzono zmiany w kursowaniu tramwajów. Na ulice wyjeżdżają autobusy linii zastępczych. Powodem wprowadzenia zmian są prace przy przebudowie ul. Wołoskiej.

Zmienione zostały trasy linii tramwajowych **17** i **41**:

- **17** – wprowadzenie trasy objazdowej: Metro Młociny - ... - al. Niepodległości – **Nowowiejska – Marszałkowska – Puławska – Woronicza** – Wołoska - ... - Służewiec
- **41** – skrócenie trasy do pętli **Kielecka**.

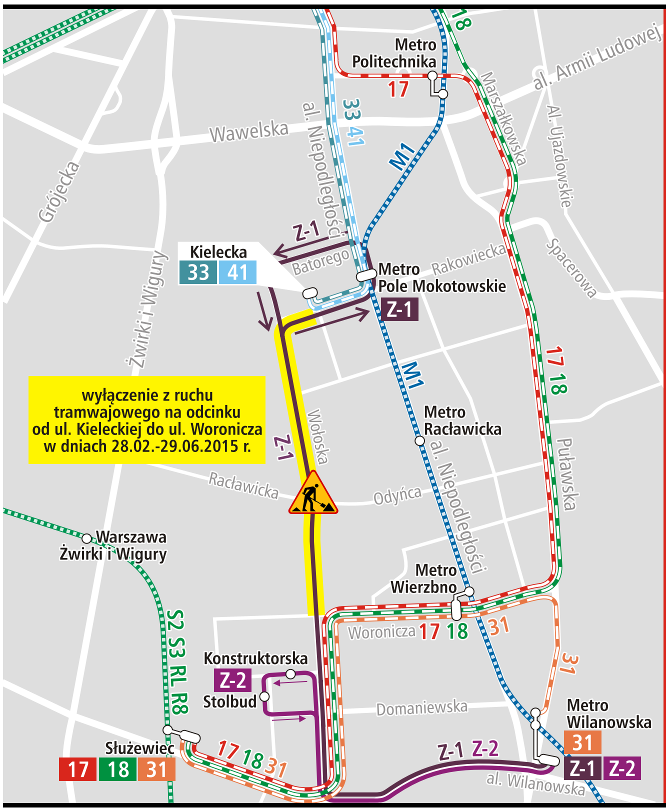
Zostało **zawieszone kursowanie linii 37**. W celu zastąpienia linii 37 w al. Jana Pawła II została tam, od 14 lutego skierowana linia 11.

Jednocześnie zostały uruchomione **dwie zastępcze linie autobusowe**. **Z-1** kursuje na trasie: **Metro Wilanowska – al. Wilanowska – Wołoska – Boboli – Rakowiecka (powrót: Batorego) – Metro Pole Mokotowskie**. Zadaniem tej linii jest zastąpienie tramwajów na ul. Wołoskiej. Druga linia zastępcza **Z-2** dowozi pracowników biurowców do stacji metra Wilanowska. Linia kursuje jednokierunkowo, tylko w godzi-



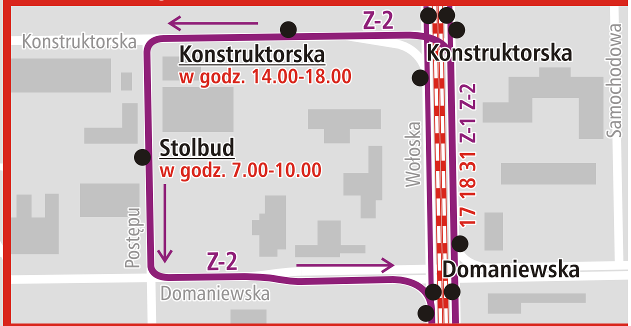
nach szczytu. Rano, czyli **w godz. 7.00-10.00 dowozi pasażerów z Metra Wilanowska** (trasa: al. Wilanowska – Wołoska – Konstruktorska – Postępu) **do przystanku Stolbud przy ul. Postępu**. Po południu, czyli **w godz. 15.00-19.00 zabiera pasażerów z przystanku Konstruktorska przy ul. Konstruktorskiej i dowozi ich do stacji metra Wilanowska** (trasa: Konstruktorska – Postępu – Domaniewska – Wołoska – al. Wilanowska).

Uruchomienie linii zastępczych wymusiło wprowadzenie **zmian autobusowych w innych rejonach Warszawy**. Autobusy, które wstępnie były przeznaczone do ich uruchomienia zasiliły linie autobusowe kursujące na trasach objazdowych po zamknięciu mostu Łazienkowskiego. **Zlikwidowano linie E-4 i 460, a obsługujące je autobusy skierowano na linie Z-1 i Z-2**.



- na schematach przedstawiono tylko linie zastępcze Z-1 i Z-2, linie tramwajowe 17, 18, 31, 33 i 41, linie metra, SKM i KM
- zaznaczono wybrane przystanki

Przystanki końcowe dla linii Z-2



Trasy tymczasowe

17 / ~~37~~	METRO MŁOCINY - ... - al. Niepodległości - <u>Nowowiejska - Marszałkowska - Puławska - Woronicza</u> - Wołoska - ... SŁUŻEWIEC **LINIA 37 ZOSTAJE ZAWIESZONA!**
41	skrócenie trasy do krańca KIELECKA
Z-1	METRO WILANOWSKA - al. Wilanowska - Wołoska - Boboli - Rakowiecka (powrót Batorego) - METRO POLE MOKOTOWSKIE
Z-2	**<u>w szczycie porannym, w godz. 7.00-10.00:</u>** METRO WILANOWSKA - al. Wilanowska - Wołoska - Konstruktorska - Postępu - STOLBUD **<u>w szczycie popołudniowym, w godz. 14.00-18.00:</u>** KONSTRUKTORSKA - Konstruktorska - Postępu - Domaniewska - Wołoska - al. Wilanowska - METRO WILANOWSKA

Autobusy po uruchomieniu tramwaju na Bemowie - weź udział w konsultacjach

Zarząd Transportu Miejskiego rozpoczął 28 lutego br. konsultacje społeczne w sprawie zmian w komunikacji autobusowej po uruchomieniu nowego odcinka trasy tramwajowej wzdłuż ul. Powstańców Śląskich. Przygotowany przez ZTM projekt zmian obejmie nie tylko Bemowo, ale również część Woli i Bielan. Zachęcamy do zapoznania się z projektem i wyrażenia swojej opinii.

14 lutego 2015 r. został oddany do użytku nowy odcinek trasy tramwajowej wzdłuż ul. Powstańców Śląskich. Dzięki niej możliwy stał się przejazd tramwajem z północnej do południowej części Bemowa, a także bezpośredni dojazd tramwajami z południowej części dzielnicy na Bielany, czy z północnej na Wolę i do centrum. Na nowej trasie kursuje **linia tramwajowa 11 łącząca początkowe stacje I i II linii metra**, czyli Młociny z Rondem Daszyńskiego. Równocześnie **skrócona została trasa linii 6**. Zamiast do Koła linia dojeżdża do pętli na Młocinach. W kolejnym etapie – po zakończeniu przebudowy układu drogowego ul. Powstańców Śląskich oraz skrzyżowania tej ulicy z Górczewską – **planowane jest wydłużenie trasy linii 28, która zamiast do Koła, będzie dojeżdżała do pętli Os. Górczewska**.



Głównym założeniem projektu zmian w komunikacji autobusowej jest **wycofanie z ul. Powstańców Śląskich linii 112 i 184**, których znaczny odcinek tras pokrywa się z uruchomionym połączeniem tramwajowym i przeniesienie pozyskanych w ten sposób autobusów do obsługi rejonów, których obsługa komunikacyjna wymaga poprawy, przede wszystkim do intensywnie rozbudowujących się osiedli położonych przy ul. Obrońców Tobruku. Zaproponowane zmiany obejmują funkcjonowanie 5 linii autobusowych.

Szczegółowe propozycje zmian w komunikacji autobusowej

Linie 167, 184

- skierowanie linii **167** na trasę: SIEKIERKI-SANKTUARIUM – Gwintowa – Gościniec – Bartycka – Czerniakowska – Gagarina – Spacerowa – Goworka – Puławska – Rakowiecka – al. Niepodległości – Wawelska – Grójecka – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – al. Prymasa Tysiąclecia – Kasprzaka – Ordona – **Wolska** (powrót: **Wolska – Kasprzaka**) – **Fort Wola – CM. WOLSKI**
- utrzymanie obecnej częstotliwości kursowania: co 10-12 minut w godzinach szczytu, co kwadrans poza szczytem i co 20 minut w dni świąteczne

Znaczne skrócenie trasy linii **167 wpłynie korzystnie na regularność kursów**. Na wolskim odcinku (ulice: Elekcyjna – Deotymy – Obozowa) linia 167 zostanie zastąpiona linią 184, a dzięki wspólnym przystankom w al. Prymasa Tysiąclecia, z autobusów jednej do drugiej linii będzie można się wygodnie przesiąść.

- skierowanie linii **184** na trasą: SZCZĘŚLIWICE – Szczęśliwicka – Grzymały-Sokołowskiego – Al. Jerozolimskie – **al. Prymasa Tysiąclecia – Wolska – Elekcyjna – Deotymy – Obozowa – Dywizjonu 303 – Radiowa – Wrocławska** – Powstańców Śląskich – **al. Reymonta** – Kasprowicza – METRO MŁOCINY



- zwiększenie częstotliwości kursowania: co 10-12 minut w szczycie, co 15 minut poza szczytem i co 20 minut w dni świąteczne; obecnie linia kursuje co 15 minut w godzinach szczytu i co 20 minut poza godzinami szczytu i w święta

Aktualna **trasa linii 184** – przez całą długość ulicy Powstańców Śląskich – **pokrywa się z trasą nowej linii tramwajowej 11 na ok. 8,5 km!** „Jedenastka" również zapewnia połączenie ul. Powstańców Śląskich ze stacją metra MŁOCINY. Dzięki dużej częstotliwość kursowania linii tramwajowej (co 10 minut w szczycie i co kwadrans poza szczytem i w święto) oraz dzięki większej pojemności tramwajów niż autobusów, połączenie tramwajowe jest znacznie atrakcyjniejsze. Dodatkowo na kursowanie tramwajów – w przeciwieństwie do autobusów – utrudnienia w ruchu nie mają dużego wpływu. Są również szybsze dzięki priorytetowi, jaki mają w sygnalizacji świetlnej.

Dzięki **zwiększeniu częstotliwości** kursowania linii **184** zostanie **poprawione połączenie ul. Kasprowicza z al. Reymonta i ul. Powstańców Śląskich**.

Linie 167, 184

- skierowanie linii **112** na krótszą trasę: CH MARKI – Toruńska – Głębocka – św. Wincentego – Kondratowicza – Chodecka – Łojewska – Łabiszyńska – Kondratowicza – Bazyliańska – Wysockiego – Toruńska – most Grota-Roweckiego – al. Armii Krajowej – Słowackiego – Żeromskiego – al. Reymonta – **Conrada – CHOMICZÓWKA**
- utrzymanie obecnej częstotliwość kursowania: co 10 minut w godzinach szczytu oraz co 12 minut poza godzinami szczytu i w święta

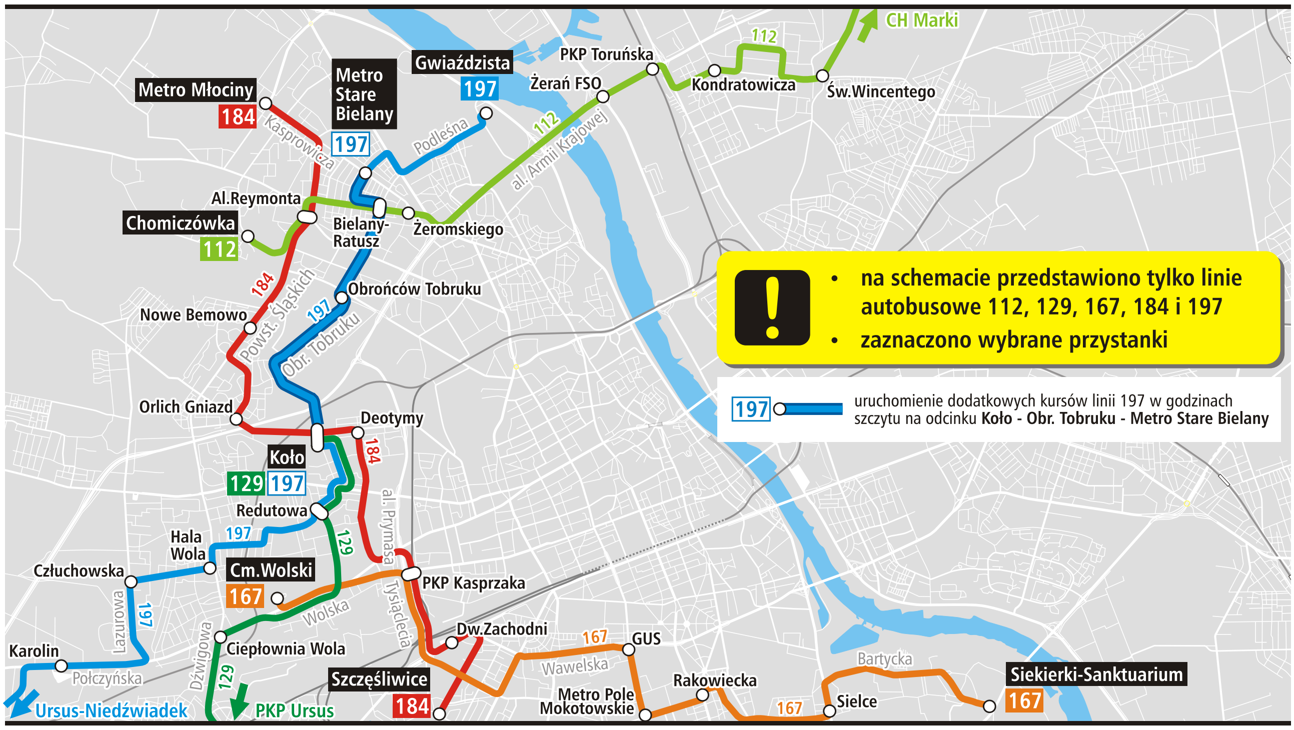
Aktualna trasa linii **112** – poprowadzona przez większą część ulicy Powstańców Śląskich – **pokrywa się z trasą linii tramwajowej 11 na odcinku ok. 5,5 km!** Podobnie, jak w przypadku linii 184, istotne jest, że dzięki dużej częstotliwość kursowania linii tramwajowej oraz dzięki większej pojemności tramwajów niż autobusów, połączenie tramwajowe jest znacznie atrakcyjniejsze, a dzięki priorytetom w sygnalizacji również szybsze.

- skierowanie linii **129** na trasę: KOŁO – Obozowa – Ciołka (powrót: Ciołka – Newelska – ks. Janusza – Obozowa – KOŁO) – Górczewska – Jana Olbrachta – **Redutowa – Wolska – Połczyńska** – Dźwigowa – Wałowicka – Sympatyczna – Cegielniana – Techników – Popularna – Bolesława Chrobrego – Ryżowa – Dzieci Warszawy – Sławka – Bohaterów Warszawy – pl. Tysiąclecia – Bohaterów Warszawy – Kościuszki – Spisaka – Regulska (powrót: Regulska – Sosnkowskiego – Kościuszki) – PKP URSUS
- utrzymanie obecnej częstotliwość kursowania: co pół godziny w szczycie, poza szczytem oraz w święto

- skierowanie linii **197** na trasę: GWIAŹDZISTA – Gwiaździsta – Marymoncka – al. Zjednoczenia – Żeromskiego – Perzyńskiego – Rudnickiego – Powązkowska – Obrońców Tobruku – ks. Bolesława – ks. Janusza – Obozowa – Ciołka (powrót: Ciołka – Newelska – ks. Janusza) – Górczewska – **Jana Olbrachta – Stroma – Strąkowa** (powrót: **Strąkowa – Boznańskiej – Jana Olbrachta**) – **Powstańców Śląskich – Człuchowska – Lazurowa – Szeligowska** – Połczyńska – podjazdy do CH Karolin – Połczyńska – Gierdziejewskiego – Czerwona Droga – Orłów Piastowskich – Keniga – URSUS-NIEDŹWIADEK
- **uruchomienie dodatkowych kursów skróconych** (tylko w godzinach szczytu) na trasie: METRO STARE BIELANY – al. Zjednoczenia – Żeromskiego – Perzyńskiego – Rudnickiego – Powązkowska – Obrońców Tobruku – ks. Bolesława – ks. Janusza – Obozowa – Ciołka – Newelska – ks. Janusza – KOŁO (powrót bezpośrednio ks. Janusza)
- **wprowadzenie kursów co 15 minut** w godzinach szczytu, poza nimi i w święta oraz co 7,5 minuty w kursach skróconych; obecnie linia kursuje co 12 minut w godzinach szczytu, co kwadrans poza szczytem i co 20 minut w święta

Zwiększenie częstotliwości kursowania (w godzinach szczytu) **linii 197** na najbardziej obciążonym odcinku pozwoli na **lepszą obsługę osiedli położonych wzdłuż ul. Obrońców Tobruku**. Zapewni to lepsze połączenie z linią tramwajową na ul. Obozowej oraz z I linią metra. Skierowanie tej linii przez ul. Człuchowską pozwoli na zastąpienie linii 112 w dojazdach pomiędzy CH Karolin i Jelonkami. Linia 197 zapewni także utrzymanie połączenia pomiędzy Jelonkami a Bielanami, realizowanego obecnie przez linię 112.

Zamiana odcinków tras linii 129 oraz 197 spowoduje zwiększenie częstotliwości kursów autobusowych pomiędzy Jelonkami a Wolą przez ul. Strąkową i przejazd kolejowy.



Konsultacje społeczne

ZTM rozpoczyna konsultacje społeczne w związku z projektem zmian. W trakcie ich trwania chcemy dotrzeć z informacjami do jak najliczniejszej grupy pasażerów korzystających z linii objętych projektem zmian. Akcja informacyjna jest prowadzona przy wykorzystaniu licznych narzędzi. **Na stronie ZTM powstała specjalna zakładka zawierająca materiały informacyjne**. Informacje o rozpoczęciu konsultacji zostały zamieszczone także na Facebooku i Twitterze, a także na **specjalnej platformie konsultacyjnej** na stronie Urzędu Miasta.



Zaplanowane zostały **otwarte spotkania konsultacyjne w dzielnicach**, które zostaną objęte zmianami w komunikacji w największym stopniu. Będą to: Bemowo, Wola i Bielany.

Harmonogram spotkań:

- **Wola –** 11.03, godz. 18.00, Zespół Szkół nr 24, ul. Księcia Janusza 45/47
- **Bemowo –** 12.03, godz. 18.00, Bemowskie Centrum Kultury ART.BEM, ul. Górczewska 201
- **Bielany –** 17.03, godz. 18.00, Zespół Szkół nr 124, ul. Conrada 6.

Dodatkowo 9 marca odbędzie się **internetowy czat z dyrektorem Zarządu Transportu Miejskiego Wiesławem Witkiem**.

Pasażerowie mogą przekazywać uwagi także **pocztą tradycyjną** (ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa, z dopiskiem „Bemowo konsultacje”) lub **elektroniczną** (adres konsultacje@ztm.waw.pl z tytułem maila „Bemowo konsultacje”), a także w **Punktach Obsługi Pasażerów ZTM**.

Konsultacje będą trwały do 20 marca włącznie.

Budują tunel w Międzylesiu – zmiany w komunikacji

Od 28 lutego br. do odwołania autobusy linii 147 będą kończyły kursy na pętli MOTYLKOWA, a autobusy linii 213, 219 i 305 będą kursowały trasami objazdowymi ulicami Szpotańskiego i Lucerny. Zmiany są spowodowane zamknięciem dla ruchu skrzyżowania ulic Zwoleńskiej i Mrówczej, związanym z budową tunelu.

Dla autobusów linii **147**, **213**, **219** i **305** – od 28 lutego – obowiązują zmienione trasy:

- **147** – skrócenie trasy do pętli MOTYLKOWA, zlokalizowanej przy skrzyżowaniu ulicy Zwoleńskiej z Motylkową
- **213**, **219** – skierowanie, od skrzyżowania ulicy Mrówczej z Juhasów, na trasę objazdową: Mrówcza – Patriotów – Szpotańskiego – Lucerny i dalej trasami podstawowymi
- **305** – skierowanie, od krzyżowania ulicy Patriotów ze Zwoleńską, na trasę: Szpotańskiego – Lucerny – Trakt Lubelski i dalej trasą podstawową.



Jak organizator z organizatorem

Jednostki zarządzające komunikacją miejską w największych polskich miastach powinny w sprawach transportu publicznego mówić jednym głosem. Powinny się również wymieniać swoimi doświadczeniami w dziedzinie organizowania komunikacji zbiorowej. To najważniejsze wnioski płynące z pierwszego, roboczego spotkania Forum Organizatorów Transportu, jakie odbyło się w Zarządzie Transportu Miejskiego 19 lutego br.

Głównym celem powołania Forum jest wymiana doświadczeń w zakresie organizacji i zarządzania komunikacją miejską oraz wypracowywanie stanowiska w kluczowych, z punktu widzenia komunikacji, sprawach.



W spotkaniu udział wzięli przedstawiciele organizatorów transportu z Poznania, Gdańska, Bydgoszczy, Kielc, Lublina i Rzeszowa. W jego trakcie wypracowana została formuła współpracy w ramach Forum.

Omówione zostały również propozycje tematów, jakie będą poruszane w trakcie prac Forum. Będą to m.in.: współpraca z innymi jednostkami samorządowymi i z gminami w ramach zawartych porozumień, rozliczenia finansowe, badania i wykorzystywanie zebranych w ich trakcie danych. Poruszane będą także zagadnienia techniczne: sprzedaż biletów, obsługa klienta, kontrola biletów i windykacja należności. Nie zabraknie tematów istotnych z punktu widzenia pasażerów, czyli formy przekazywania informacji o zmianach w komunikacji, kanałach ich dystrybucji, czy dynamicznej informacji pasażerskiej.

Na zakończenie spotkania przedstawiciele organizatorów zwiedzali wybrane stacje centralnego odcinka II linii metra.

Znów kręcą w Warszawie

Przerwa zimowa już za nami i od niedzieli, 1 marca znów można korzystać z wypożyczalni Veturilo. W ubiegłym roku rowery były wypożyczane aż 1,9 mln razy, a w systemie zarejestrowało się ponad 90 tys. nowych użytkowników.

– *To dobra wiadomość dla miłośników jednośladów - srebrne rowery Veturilo wracają na stołeczne ulice. W bieżącym, czwartym sezonie warszawiacy będą mogli korzystać ze 196 stacji i blisko 3 tys. rowerów. I mam nadzieję, że nasza rodzina Veturilo, licząca już 292 163 rowerzystów, znów się znacząco powiększy* – powiedziała kilka dni przed rozpoczęciem czwartego sezonu Veturilo **Hanna Gronkiewicz-Waltz, prezydent m.st. Warszawy**.

System roweru miejskiego stał się pełnoprawnym elementem komunikacji miejskiej w Warszawie. Liczba rowerzystów w ciągu ostatnich pięciu lat wzrosła ponad trzykrotnie, a rower stał się popularnym środkiem transportu. **Obecnie ruch rowerowy to już niemal 3 proc. wszystkich podróży po mieście**.

W ubiegłym, rekordowym sezonie rowery Veturilo wypożyczano 1,9 mln razy (4 miliony wypożyczeń od czasu inauguracji w 2012 r.). Najczęściej w maju – 272 105 razy, a rekord sezonu padł 25 kwietnia – kiedy odnotowano aż 14 142 wypożyczeń. Najaktywniejszy warszawski rowerzysta skorzystał z rowerów 1304 razy. Otworzono 30 nowych stacji, a w systemie zarezerwowało się kolejnych 90 192 osób.

Najpopularniejszymi stacjami były: Al. Niepodległości – Batorego – 46 285 wypożyczeń i 46 483 zwrotów, Rondo Waszyngtona – Stadion Narodowy – 31 029 wypożyczeń i 31 644 zwrotów, Arkadia – 30 924 wypożyczeń i 31 180 zwrotów oraz Pl. Unii Lubelskiej – Puławska - 27 582 wypożyczeń i 29 406 zwrotów. Rowerzyści najchętniej wybierali trasy pomiędzy stacjami przy metrze Pole Mokotowskie i kampusem Uniwersytetu Warszawskiego na Banacha, między ul. Marymoncką a kampusem UKSW w Lesie Bielańskim oraz między metrem Imielin a stacją przy ul. Pileckiego i ul. Alternatywy.

W nowym sezonie użytkowników systemu czeka kilka zmian. W związku z zakończeniem prac przy budowie **II linii metra** i otwarciem ul. Świętokrzyskiej **część wypożyczalni została przeniesiona w okolice nowych stacji**. Z rowerów można skorzystać przy stacjach: **Nowy Świat – Uniwersytet** (w rejonie ul. Kubusia Puchatka), **Świętokrzyska** (w rejonie Sezamu) i **Rondo ONZ** (w pobliżu ulicy Pańskiej).

Swoje funkcjonowanie (30 listopada 2014 r.) zakończył system Bemowo Bike. W związku z tym na **Bemowo przeniesiono trzy stacje Veturilo**, które stanęły w dotychczasowych lokalizacjach: **na ul. Górczewskiej** (przy urzędzie dzielnicy i pętli tramwajowej) oraz **ul. Radiowej** (przy skrzyżowaniu z ul. Powstańców Śląskich).

Miasto inwestuje w infrastrukturę i sukcesywnie podnosi standard dróg rowerowych. W 2014 r. zrealizowano ponad 50 inwestycji i oddano do użytku ponad 60 km dróg i pasów rowerowych (m.in. na ul. Czerniakowskiej, Reymonta, Waryńskiego, Prostej, Świętokrzyskiej, Sokolej, Miodowej, Saskiej, Markowskiej, Dawidowskiego i al. Wojska Polskiego), dzięki temu sieć rowerowa stolicy liczy już ponad 412 km, a połowa dróg ma nawierzchnię asfaltową.

Ogółem do dyspozycji rowerzystów jest już 345,6 km dróg rowerowych, 51,7 km ciągów pieszo-rowerowych oraz 16 km pasów i kontrapasów rowerowych.



Dzięki środkom z Unii Europejskiej w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w ciągu pięciu najbliższych lat Warszawa wybuduje ponad 200 km nowych tras rowerowych wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych.

Kilkadziesiąt kilometrów z nich pojawi się jeszcze w tym roku. Pasy rowerowe powstaną m.in. na ul. Dickensa, Raszyńskiej, Zakroczymskiej, Wóycickiego i Wrocławskiej. Zaplanowano budowę dróg rowerowych wzdłuż ul. Marszałkowskiej, Rzymowskiego, al. Stanów Zjednoczonych, Żwirki i Wigury. Miasto przeznaczy również ponad 4 mln zł na realizację projektów rowerowych zgłoszonych przez mieszkańców w ramach budżetu partycypacyjnego (powstanie blisko 28 km tras).

Tradycyjnie, oprócz systemu rowerów miejskich, miłośnicy jednośladów mogą korzystać także z innych licznych udogodnień: ponad tysiąca **parkingów rowerowych** (11 tys. miejsc dla rowerów), 40 **stacji samoobsługowej naprawy rowerów**, 4 bezpłatnych **wypożyczalni rowerów towarowych**, **wypożyczalni handbike'ów** (rowerów dla niepełnosprawnych) i **wypożyczalni rowerów dziecięcych**. A uczniowie mogą wziąć udział w zajęciach organizowanych w Stacjonarnym Miasteczku Ruchu Drogowego.

Więcej o Veturilo i inwestycjach z zakresu infrastruktury rowerowej w Temacie numeru „Rowerowy 2015”.



Nowe hasła w podręcznym słowniku rowerzysty

Al. Żwirki i Wigury to czterokilometrowy pomnik przyrody. Na tym odcinku rośnie 1050 chronionych lip, a podczas prac budowlanych żadnej z nich nie może się nic stać – o nowych drogach i pasach rowerowych w Warszawie opowiada **Mikołaj Pieńkos z Sekcji Rozwoju Ruchu Rowerowego ZTM**.

Gdybyśmy cofnęli się na przykład do roku 2005 i spróbowali stworzyć podręczny słownik stołecznego rowerzysty liczba haseł byłaby ograniczona – ścieżka rowerowa, zazwyczaj z kostki Bauma, fanaberia – to w przypadku, gdy ktoś dojeżdżał rowerem do pracy i może jeszcze zawalidroga – a to o rowerzyście, który nie trzyma się kurczowo ścieżek rowerowych. Przez ostatnie trzy, cztery lata zmieniło się bardzo dużo, zarówno w zakresie infrastruktury rowerowej, sposobów przemieszczania się jednośladem po mieście, jak i społecznego postrzegania rowerzystów. Obecnie możemy także dodać do słownika nowe terminy – na przykład pas rowerowy.

Pasy rowerowe są obecne w Warszawie rzeczywiście od niedawna. W zeszłym roku udało się nam podwoić ich długość do 16 km, a nasz plan na ten rok zakłada wytyczenie kolejnych 15 km.

Mamy już zatwierdzone projekty dla sześciu lokalizacji. Najdłuższy, sześciokilometrowy pas zostanie wytyczony na ulicy Wóycickiego, od Wólczyńskiej do Pułkowej. Pas pojawi się także na ulicy Dickensa. Realizacja tej inwestycji jest doskonałym przykładem zaangażowania lokalnej społeczności. To mieszkańcy Ochoty zwrócili się do nas z propozycją tej lokalizacji, przekonywali że pas rowerowy na odcinku od Grójeckiej do Szczęśliwickiej jest bardzo potrzebny, a przeprowadzone analizy potwierdziły ich argumenty. Kolejne ulice, dla których posiadamy zatwierdzone projekty to: Książęca, Zakroczymska, Raszyńska i Krajewskiego.

Cały czas pracujemy nad projektami pasów na ulicy Bonifraterskiej, Koszykowej i Wrocławskiej.

Pas rowerowy na ulicy Bonifraterskiej, razem z wytyczonym w zeszłym roku pasem na ulicy Miodowej, może okazać się atrakcyjny szczególnie dla rowerzystów korzystających z bardzo popularnych dróg rowerowych biegnących wzdłuż Traktu Królewskiego.

Pasy na odcinku ponad kilometra będą naturalnym przedłużeniem pasa na ulicy Miodowej, ale chcielibyśmy także, żeby zapoczątkowało to większe zmiany na ulicy Bonifraterskiej. Obecnie kierowcy mają tu do dyspozycji po dwa pasy ruchu w każdą stronę, choć na Miodowej jest tylko jeden pas. Efekt jest taki, że chętnie korzystają z tej ulicy,

co często prowadzi do korków. Ulica Bonifraterska nie jest przeznaczona do ruchu o tak dużym natężeniu. Do tego służy równoległa ulica Andersa. Dlatego planujemy nie tylko wytyczyć pas rowerowy, ale także uspokoić ruch na ulicy.

Czyli pas rowerowy jako narzędzie uspokajania ruchu samochodowego?

To jedna z zalet pasów rowerowych. Doświadczenie pokazuje, że wraz z ich wytyczeniem kierowcy zaczynają jeździć wolniej i ostrożniej. Początkowo pojawiały się obawy – jak to, pas na jezdni? Będzie dochodziło do wypadków! Okazało się, że jest wręcz przeciwnie. Przed oddaniem części jezdni rowerzystom, kierowcy często mają do dyspozycji pasy ruchu o szerokości ponad czterech metrów – to więcej niż na autostradach. Naturalne jest więc, że jeżdżą szybko. Gdy mają mniej miejsca, a w bliskim sąsiedztwie widzą pas rowerowy i rowerzystów – zwalniają i jadą z przepisową prędkością. Dla przykładu podam pas rowerowy wytyczony w zeszłym roku na ulicy Saskiej. Od momentu, gdy część ulicy oddano rowerzystom, nie doszło tam do żadnego wypadku.

Co ostatecznie decyduje o tym, że powstaje pas, a nie tradycyjna droga dla rowerów?

Bardzo ważnym dla nas dokumentem jest „Program rozwoju tras rowerowych do 2020 roku", który określa najważniejsze korytarze, w których należy rozwijać infrastrukturę rowerową – w tych korytarzach stawiamy raczej na wydzielone drogi dla rowerów. Istnotnym kryterium jest scalanie już funkcjonujących odcinków w jedną całość. Czasem dochodzi do absurdalnych sytuacji, że brakuje 100, 300 metrów infrastruktury rowerowej, przez co nawet kilkunastokilometrowy szlak rowerowy przestaje być atrakcyjny. Ważne jest także, aby rozwijać sieć dróg rowerowych prowadzących do i przez centrum miasta oraz dróg prowadzących do Warszawy.

Od 2014 r. na ulicy Miodowej funkcjonuje pas rowerowy o długości 1 km





Pas rowerowy na ulicy Saskiej – modelowy przykład uspokojenia ruchu dzięki oddaniu rowerzystom części jezdni

Wracając zaś do czynników determinujących powstanie drogi lub pasa dla rowerów, kluczowe znaczenie ma klasa i charakter drogi, na której planujemy ich utworzenie. Zasadniczo, ze względów bezpieczeństwa, nie planuje się pasów rowerowych na drogach szybkiego ruchu. Wówczas zalecane są drogi rowerowe po obu stronach jezdni. Pasy rowerowe doskonale sprawdzają się na drogach lokalnych.

Na jakie drogi rowerowe – wybudowane przez ZTM – mogą w 2015 roku liczyć stołeczni rowerzyści?

Najszybciej pojadą nowymi odcinkami dróg na Bródnie. Niebawem zakończymy inwestycje na ulicy Bazyliańskiej, od Wysockiego do Rembielińskiej oraz na ulicy Wysockiego, od Trasy Toruńskiej do ulicy Matki Teresy z Kalkuty.

W styczniu ogłosiliśmy przetarg na wykonanie dokumentacji projektowych dla pięciu inwestycji rowerowych. W zeszłym roku – wspólnie z Zarządem Dróg Miejskich – przedłużyliśmy do ulicy Poligonowej drogę rowerową na Ostrobramskiej. W tym roku planujemy wybudowanie drogi na ulicy Ostrobramskiej i w al. Stanów Zjednoczonych od Wału Miedzeszyńskiego do ulicy Poligonowej oraz po drugiej stronie al. Stanów Zjednoczonych, na odcinku Wał Miedzeszyński – Grenadierów.

Zależy nam także na dwóch, może niewielkich inwestycjach, ale takich, które zdecydowanie ułatwią życie rowerzystom. Mam na myśli ciąg pieszo-rowerowy przy Parku Praskim do Wybrzeża Szczecińskiego oraz kontynuację prac przy zjeździe z mostu Gdańskiego od ulicy Międzyparkowej do Inflanckiej.

Pasy rowerowe planowane przez ZTM

ulica	odcinek	długość (w km, liczona łącznie w obu kierukach)
Bonifraterska	Międzyparkowa – Długa	2,6
Dickensa	Grójecka – Szczęśliwicka	1,2
Koszykowa	Raszyńska – al. Niepodległosci	1,5
Krajewskiego	Zakroczymska – Wybrzeże Gdyńskie	0,4
Książęca	pl. Trzech Krzyży – Kruczkowskiego	1,0
Raszyńska	Tarczyńska – Filtrowa	0,5
Wóycickiego	Wólczyńska – Pułkowa	6,0
Wrocławska	Hery – Radiowa	1,3
Zakroczymska	Szymanowskiego – Krajewskiego	0,6

Planujemy również remont bardzo popularnej, ale już wysłużonej drogi rowerowej na ulicy Belwederskiej od Bagateli do Dolnej. Tu również będziemy współpracować z ZDM, który planuje na skrzyżowaniach modernizację sygnalizacji świetlnej.

Kiedy będziemy mogli przejechać nowymi odcinkami?

Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, prace – w zakresie tych pięciu inwestycji – mogą rozpocząć się w czwartym kwartale tego roku. Dodam też, że w planach na ten rok mamy jeszcze budowę kilku innych dróg rowerowych, m.in. kilkusetmetrowe odcinki na ulicy Marszałkowskiej – od Świętokrzyskiej do Ogrodu Saskiego – i Grójeckiej – od ulicy Instalatorów do Włodarzewskiej – a także prawie 2,5 km dróg rowerowych po obu stronach ulicy Rzymowskiego od Cybernetyki do Puławskiej.

Czy w tym roku ma szansę powstać lub chociaż rozpoczną się prace przy budowie drogi rowerowej wzdłuż al. Żwirki i Wigury?

Prace związane z drogą dla rowerów w al. Żwirki i Wigury od Wawelskiej do Lotniska Chopina trwają już od dłuższego czasu, z tym, że na razie niestety tylko na papierze. Trzeba pamiętać, że gdy widzimy ludzi wylewających asfalt na przygotowaną powierzchnię to mamy do czynienia z efektem wielomiesięcznych lub wieloletnich prac. Wcześniej trzeba przygotować projekt uwzględniający wiele czynników. Później czekają nas uzgodnienia z zarządcą drogi, inżynierem ruchu, policją...

Droga rowerowa wzdłuż al. Żwirki i Wigury to bardzo duże przedsięwzięcie, nie tylko ze względu na jej długość – osiem km, ale także na lokalizację. Na tym odcinku rośnie 1050 lip – to jeden wielki pomnik przyrody, a podczas prac budowlanych żadnemu z drzew nie może nic się stać. To oczywiste z uwagi na status drzew, ale także dlatego, że zgodnie z naszymi zasadami, realizując inwestycje chronimy zieleń. Powiem więcej – w niektórych przypadkach przywracamy zieleń miastu. Tak będzie m.in. w al. Stanów Zjednoczonych, gdzie oprócz budowy drogi rowerowej posadzimy nowe drzewa.



Przy drogach szybkiego ruchu najlepszym rozwiązaniem są oddzielone od jezdni drogi rowerowe

W al. Żwirki i Wigury trzeba będzie także wybudować chodniki oraz przeprogramować sygnalizację świetlną. Pracujemy bardzo intensywnie, ale w tej chwili nie znam odpowiedzi na pytanie, czy w tym roku uda się rozpocząć tę inwestycję.

Pasy rowerowe – to pierwsze nowe hasło, które zamieścilibyśmy w słowniku rowerzysty, ale jest też drugie – liczniki rowerów.

Tak, liczniki rowerów to nowy temat w Warszawie. To urządzenia zamontowane pod nawierzchnią drogi, które liczą przejeżdżające rowery. Obecnie mamy zainstalowanych osiem liczników – pięć nad Wisłą i trzy na ulicy Wysockiego i Starzyńskiego. Wiosną zamontujemy trzy kolejne – m.in. w sąsiedztwie Dworca Wileńskiego. Mam nadzieję, że to dopiero początek i uda nam się znaleźć środki finansowe na co najmniej kilkanaście kolejnych.

Dane z tych liczników – razem z wynikami z Warszawskiego Pomiaru Ruchu Rowerowego oraz Europejskiej Rowerowej Rywalizacji Miast – pozwalają nam określić natężenie ruchu rowerowego w mieście. Dzięki temu wiemy, jaką popularnością cieszą się nowe inwestycje, oraz które drogi są najchętniej wybierane przez rowerzystów, co jest dla nas sygnałem przy planowaniu kolejnych przedsięwzięć.

W zeszłym roku warszawiacy – przejeżdżając na rowerach ponad 295 tys. km – zwyciężyli w Europejskiej Rowerowej Rywalizacji Miast. Czy w tym roku również przyłączymy się do rywalizacji?



W 2015 r. ZTM planuje budowę prawie 20 km dróg rowerowych oraz wytyczenie ponad 15 km pasów rowerowych

Oczywiście. Tak, jak w ubiegłym roku będziemy rywalizować z mieszkańcami europejskich miast przez cały maj. Przypominam, że pod uwagę będą brane tylko przejazdy rowerem, które zastępują podróż innymi środkami transportu, czyli np. podróże do pracy, szkoły lub po zakupy. Odpadają przejazdy rekreacyjne.

Z nowości – w tym roku zostanie udostępniona aplikacja na telefony komórkowe przygotowana specjalnie na Europejską Rowerową Rywalizację Miast. Nie będziemy więc już korzystać z Endomondo.

Drogi rowerowe planowane przez ZTM

ulica	odcinek	długość (w km)
Bazyliańska	Wysockiego – Rembielińska	0,6
Gierdziejewskiego	Orląt Piastowskich – Czerwona Droga	0,4
Grójecka	Korotyńskiego – 1 Sierpnia	0,7
Słomińskiego	Międzyparkowa – Inflancka	0,5
Marszałkowska	Królewska – Świętokrzyska	0,4
Rzymowskiego	Cybernetyki – Puławska	2,4
al. Solidarności	Park Praski – Wybrzeże Szczecińskie	0,3
al. Stanów Zjednoczonych	Wał Miedzeszyński – Grenadierów	2,4
al. Stanów Zjednoczonych – Ostrobramska	Wał Miedzeszyński – Poligonowa	2,3
Wysockiego	Trasa Toruńska – Matki Teresy z Kalkuty	1,5
al. Żwirki i Wigury	Wawelska – 17 Stycznia	8,3

Remonty dróg rowerowych planowane przez ZTM

Belwederska	Bagatela – Dolna	1,2

Z informacji, które udało nam się dotychczas zebrać wynika, że w tym roku rywalizacja może być trudniejsza. Kolejne miasta z Europy, w tym z Polski, chcą zachęcać mieszkańców do jazdy rowerem i rywalizacji na liczbę wykręconych kilometrów. Myślę jednak, że warszawiacy nie tak łatwo oddadzą tytuł.

Kilka dni temu, już po raz czwarty rozpoczęła działalność sieć miejskich wypożyczalni rowerów Veturilo. Jakich nowości mogą w tym roku spodziewać się użytkownicy systemu?

Nie planujemy zmian w zakresie sposobu korzystania z Veturilo. Zmieniło się jednak położenie kilku stacji. Przede wszystkim, wraz z planowanym niebawem uruchomieniem odcinka centralnego II linii metra, trzy stacje trafiły w okolice nowych stacji metra: Rondo ONZ, Świętokrzyska i Nowy Świat Uniwersytet.

Są też kolejne nowe stacje sfinansowane przez prywatne podmioty – na ulicy Twardej przy biurowcu Spektrum Tower oraz przy centrum handlowym Sadyba Best Mall.

W marcu na pewno nie zostanie uruchomione Bemowo Bike, więc trzy najmniej popularne stacje Veturlio przenieśliśmy na Bemowo. Stacje zostały ustawione przy ulicy Górczewskiej – w sąsiedztwie Urzędu Dzielnicy Bemowo i pętli tramwajowej oraz przy skrzyżowaniu ulicy Radiowej z Powstańców Śląskich.

W tym sezonie 3 stacje Veturilo zmieniły lokalizacje. Stanęły m.in. w sąsiedztwie stacje metra: Rondo ONZ, Świętokrzyska i Nowy Świat Uniwersytet





Liczniki rowerowe, zamontowane pod powierzchnią drogi, liczą przejeżdżających rowerzystów

Od 2012 roku, kiedy Veturilo zagościło w Warszawie wciąż pojawiają się głosy mieszkańców z propozycjami lokalizacji nowych stacji. Czy w tym roku można liczyć na kolejne stacje i rowery?

Nie będziemy już znacząco rozbudowywali systemu. Powinniśmy się trzymać podstawowego założenia roweru publicznego, czyli zapewnienia komunikacji rowerowej w najbardziej zakorkowanej części miasta, czyli głównie w centrum. ZTM od początku dysponował ograniczonym budżetem na wypożyczalnie rowerów, a znaczna część stacji ustawionych w zeszłym roku została sfinansowana przez dzielnice.

Istotne znaczenie ma także fakt, że umowa z operatorem systemu obowiązuje do końca 2016 roku, czyli nowe stacje – ze względu na krótki czas funkcjonowania – byłyby zdecydowanie droższe w eksploatacji.

Wspomniał pan, że umowa z operatorem wygaśnie w 2016 roku. Czy to oznacza, że w 2017 roku nie skorzystamy z rowerów publicznych?

Bez obaw. Veturilo nie zniknie!

Rozliczamy rowerowy 2014

Ponad 50 km nowych dróg i pasów rowerowych, 11 nowych parkingów Bike and Ride, rowery Veturilo wypożyczane co 12 sekund – tyle, w wielkim skrócie, o rowerowej Warszawie 2014 roku. Kończy się zima, najwyższy czas „odgruzować" rower i sprawdzić zeszłoroczne inwestycje.

Drogi rowerowe – wybudowane i zmodernizowane

Na koniec 2014 roku stołeczni rowerzyści mieli do dyspozycji **sieć rowerową liczącą 412, 5 km**. Składało się na nią: 335,3 km wydzielonych dróg rowerowych, 61,2 km dróg pieszo-rowerowych oraz 15,5 km pasów rowerowych wyznaczonych na jezdniach. Dodatkowo funkcjonowało 24,9 km odcinków dróg nieoznakowanych i 9,9 km odcinków dróg serwisowych znajdujących się w ciągu dróg rowerowych.

Ponad **44 km dróg rowerowych i pieszo-rowerowych**, z prawie 400 km obecnie funkcjonujących, **wybudowano w 2014 roku**. W ub.r. wytyczono także **9 km pasów rowerowych** oraz zmodernizowano 8,5 km dróg rowerowych. **Zarząd Transportu Miejskiego** wytyczył **pasy rowerowe**

Na ulicy Markowskiej ZTM wytyczył w 2014 r. 600-metrowy pas rowerowy





Ulica Miodowa zyskała w ub.r. pas rowerowy. W tym roku prace nad rozwojem sieci pasów rowerowych będą kontynuowane na ul. Bonifraterskiej

w sześciu lokalizacjach: Dawidowskiego – Andersa (0,7 km), **Markowska** (0,6 km), **Miodowa** (1 km), **Saska** (1,5 km), **Sójki** (0,2 km), **al. Wojska Polskiego** (1,4 km). Wybudował także drogi rowerowe – na ulicy **Ostrobramskiej** (1,8 km) we współpracy z Zarządem Dróg Miejskich oraz na ulicy **Słomińskiego** (0,3 km). Został także zmodernizowany **300-metrowy odcinek drogi rowerowej na ulicy Starzyńskiego**.

W 2014 roku warszawiacy odzyskali także – zamknięte na czas **budowy centralnego odcinka II linii metra** – ulice: Prostą, Świętokrzyską, Targową i Sokolą, a jednocześnie rowerzyści zyskali nowe trasy rowerowe.



1,5-km pas rowerowy funkcjonuje od 2014 r. na ul. Saskiej

Na ulicy **Prostej** wybudowano **3 km drogi rowerowej i 200 m pieszo-rowerowej**. Na ulicy Świętokrzyskiej powstała **droga rowerowa o długości 2,2 km** oraz wytyczono **1,8 km pasa rowerowego**. **Ulica Targowa** zyskała **1 km drogi rowerowej** oraz **400 metrów pieszo-rowerowej**. Na **ulicy Sokolej** wybudowano drogę rowerową o długości **1,1 km**. Zmodernizowano także 400 metrów istniejącej drogi.

W ub.r. kontynuowano także prace w ramach **Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego**. Łącznie na odcinku północnym, południowym oraz na ulicy Czerniakowskiej **wybudowano drogi rowerowe o długości 3,8 km**. Przygotowano również **6,6 km dróg pieszo-rowerowych** oraz **zmodernizowano odcinki tras o długości 5,3 km**.

Rower – B+R – komunikacja miejska

Wraz z rozwojem stołecznej sieci rowerowej rozrósł się także system parkingów rowerowych. Część z nich funkcjonuje w ramach **Bike and Ride** (B+R), co oznacza, że rowerzyści mają możliwość zaparkowania roweru w sąsiedztwie węzła przesiadkowego i kontynuowania podróży komunikacją miejską.

Na ulicy Prostej rowerzyści zyskali 3 km drogi rowerowej i 200 m pieszo-rowerowej



Na koniec 2014 roku w Warszawie funkcjonowało **68 parkingów B+R na 1464 rowery**. W ubiegłym roku utworzono **11 nowych parkingów z 202 miejscami**. Parkingi są zlokalizowane przy stacjach metra Dworzec Gdański, Rondo ONZ, Świętokrzyska, Nowy Świat Uniwersytet, przy parkingu P+R Stokłosy, przy stacji kolejowej Warszawa Ursus Niedźwiadek oraz przy pętli Regulska. Powiększono także – **o 130 miejsc** – parkingi przy niektórych stacja I linii metra.

Osobowe Veturilo i rowery towarowe

Rok 2014 był trzecim sezonem wypożyczalni miejskich **Veturilo**. Rowerzyści mieli do dyspozycji – razem z Bemowo Bike – **203 stacje** i **2981 rowerów**. Od zeszłego roku funkcjonuje także, kompatybilny z Veturilo, Konstanciński Rower Miejski, na który składa się pięć stacji i 55 rowerów.

W 2014 r. – wraz z oddaniem do użytku przystanku kolejowego Warszawa Ursus Niedźwiadek – rowerzyści zyskali parking B+R



W ub.r. w systemie Veturilo było zarejestrowanych **292 163 użytkowników**. **90 192 osoby dołączyły do Veturilo w 2014 roku**. W sezonie odnotowano **1 904 140 wypożyczeń**, co oznacza, że z rowerów korzystano co 12 sekund.

Nowością w ub.r. były **wypożyczalnie rowerów towarowych**. Osoby, które chciały przewieźć cięższe zakupy (do 100 kg) mogły bezpłatnie skorzystać z jednego z czterech rowerów stacjonujących w Śródmieściu, na Ursynowie, Bielanach i Pradze. Z oferty skorzystano 200 razy.

Szczegółowa mapa zawierające kompletne informacje o trasach rowerowych oraz lokalizacjach parkingów B+R i stacji Veturlio jest dostępna na stronie rowerowa Warszawa ■

Opracowano na podstawie „Warszawskiego raportu rowerowego", przygotowanego przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy oraz Stowarzyszenie Zielone Mazowsze. Pełna wersja raportu jest dostępna na stronie rowerowa Warszawa



W 2014 r. kontynuowano prace na Nadwiślańskim Szlaku Rowerowym – m.in. zmodernizowano odcinki o długości 5,3 km



Na rowerze tylko z głową

- Do jazdy rowerem potrzebna jest głowa na karku, znajomość przepisów i prawidłowo wyposażony jednoślad - mówi **asp. sztab. Paweł Przestrzelski z Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji**. Tłumaczy dlaczego lampki nie można mieć na głowie, za co rowerzysta może trafić na 14 dni do aresztu, i jak ważna jest kamizelka odblaskowa.

Jazdę na rowerze, szczególnie gdy pojazd długo stał nieużywany, trzeba zacząć od sprawdzenia stanu technicznego. – *Naturalne jest, że sprawdzamy ciśnienie w oponach. Nie pamiętamy już jednak o hamulcach* – mówi Przestrzelski. – *Trzeba przeprowadzić rower kilka metrów i sprawdzić czy działają. Nic prostszego* – dodaje. Po hamulcach pora na siodełko i kierownicę. Trzeba skontrolować, czy na wybojach nam nie odpadną.

– *Bardzo ważną rzeczą w rowerze jest oświetlenie* – przypomina Przestrzelski i wylicza elementy wymagane przez przepisy: białe światło świecące do przodu i czerwone z tyłu. Światła mogą być migające. Z tyłu musi być światło odblaskowe o kształcie innym niż trójkąt. – *To jest obowiązek. Ale im więcej elementów odblaskowych – na pedałach, na szprychach – tym bezpieczniej* – zaznacza policjant. Zdarzają się rowerzyści, którzy lampki mają przyczepione na kasku albo na plecaku. Nie jest to zgodne z przepisami. – *To rower ma mieć światła, a nie rowerzysta* – wyjaśnia Przestrzelski.

Rowerzyści muszą używać świateł w nocy, co jest oczywiste. Należy je również włączać w trudnych warunkach atmosferycznych – podczas mgły, deszczu i, o czym często zdarza się rowerzystom w Warszawie zapominać, również w tunelu, np. na trasie W-Z. W dzień, przy dobrej widoczności, lampki można zdemontować, np. aby uchronić je przed kradzieżą.

Rower z dzwonkiem, rowerzysta w kamizelce

Nie tylko oświetlenie jest niezbędnym wyposażeniem roweru. – *Rower musi też mieć przynajmniej jeden sprawny hamulec i dzwonek o nieprzeraźliwym dźwięku. Nie może on straszyć przechodniów, a trąbki na sprężone powietrze są wręcz niedopuszczalne* – tłumaczy policjant.

Funkcjonariusze nie mają zaleceń dotyczących dodatkowego wyposażenia jednośladu. Apelują jednak do cyklistów. – *Najważniejsze to dobry rowerowy kask na głowę. Chrońmy najważniejszy organ naszego ciała, czyli mózg. Po drugie kamizelka odblaskowa. Nie jest obowiązkowa, ale pomaga kierowcom dostrzec rowerzystę po zmroku* – przekonuje Przestrzelski. Przekłada się to na konkretne liczby. Jak mówi policjant, światła reflektorów oświetlają drogę na około

30-40 metrów. Rowerzysta bez kamizelki będzie widoczny z takiej właśnie odległości. Kamizelka pozwala kierowcy dostrzec rowerzystę ze 150 a nawet 300 metrów. – *Warto też założyć na nogę opaskę odblaskową* – dodaje funkcjonariusz.

Zdobywamy kartę rowerową

Do jazdy rowerem po ulicach, ale też po drogach rowerowych, czy nawet po chodniku, o ile cyklista nie jest pełnoletni, potrzebne są uprawnienia, przypomina policjant.

– *Aby poruszać się po drodze publicznej, czyli drodze dla rowerów, jezdni, poboczu, albo chodniku, osoba pełnoletnia nie potrzebuje specjalnych uprawnień. Jednak pomiędzy 10. a 18. rokiem życia niezbędne jest posiadanie karty rowerowej lub prawa jazdy kategorii AM, A1, B1, T. Dzieci do lat 10 mogą poruszać się rowerem tylko pod opieką osoby dorosłej. Dziecko w takim wieku traktowane jest jako pieszy i może jechać tylko po chodniku* – objaśnia Przestrzelski. – *Trzeba podkreślić, że drogę rowerową i chodnik, poza terenem prywatnym, przepisy określają jako część drogi publicznej. W związku z tym, żeby poruszać się po nich rowerem po ukończeniu 10 roku życia, a przed 18, każdy musi mieć kartę rowerową bądź prawo jazdy* – zaznacza policjant.

Jak zatem zdobyć taką kartę? Najlepiej w szkole podstawowej. – *W każdej szkole podstawowej powinny być organizowane kursy przygotowujące do egzaminu na kartę rowerową. Na zaproszenie dyrektora policjanci z Wydziału Ruchu Drogowego pomagają szkolić dzieci. Pomagamy też w przeprowadzeniu egzaminu teoretycznego i praktycznego, który odbywa się na miejscu w szkole* – tłumaczy Przestrzelski. Po zdanym egzaminie kartę wydaje dyrektor szkoły.





Policjanci z Sekcji Profilaktyki Stołecznej drogówki na zajęcia z dziećmi przywożą mobilne miasteczka ruchu drogowego. Bardzo często można spotkać ich również na piknikach i festynach, gdzie dzieci mają możliwość sprawdzenia swoich umiejętności jazdy na rowerze. Poznają też budowę roweru, jego wyposażenie i dowiadują się dlaczego ważne jest zakładanie kasku i kamizelki odblaskowej. Urząd Miasta st. Warszawy kupił dla przedszkoli zestawy edukacyjne „Mini miasteczko ruchu drogowego". – *W jego skład wchodzą rowery i małe znaki drogowe. Korzystając z nich policjanci uczą najmłodszych jak bezpiecznie korzystać z jednośladów* – mówi Przestrzelski.

W 2014 roku policjanci z Sekcji Profilaktyki Społecznej przeegzaminowali prawie 3000 dzieci. Kartę rowerową, po



ukończeniu szkoły podstawowej, można zdobyć w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego. Tam organizowany jest kurs, a następnie egzamin.

Przepisy również dla rowerzystów

Każdy rowerzysta to z pewnością wie, ale wciąż zdarzają się i tacy którzy liczą na to, że „się uda". Rower i alkohol zdecydowane nie idą ze sobą w parze. – *Za jazdę po użyciu alkoholu, w stanie nietrzeźwości, bądź po użyciu środków działających podobnie do alkoholu grożą kary* – ostrzega Przestrzelski i dodaje, że na pobłażliwość policji nie ma co liczyć. – *Jest to wykroczenie, które może się skończyć nawet 14-dniowym pobytem w areszcie. Sąd może orzec zakaz kierowania rowerem na okres do 3 lat i grzywnę do 5000 tysięcy złotych* – przestrzega policjant.

W sytuacji gdy przytrafi się jedno piwo, na które pojechaliśmy rowerem, to przypnijmy jednoślad i wróćmy komunikacją miejską. Jeżeli nie ma takiej możliwości to rower bezwzględnie musimy prowadzić. Nie ma mowy o podjechaniu nawet kawałek.

Wyjeżdżając rowerem, choćby na drogę rowerową, stajemy się uczestnikami ruchu drogowego. Zaczynają nas w związku z tym obowiązywać przepisy. I na nic zda się tłumaczenie, że ich nie znamy. – *Na drodze rowerowej obowiązują ogólne zasady ruchu drogowego. Podstawowym przepisem jest obowiązek poruszania się prawą stroną drogi i zachowanie ostrożności* – przypomina Przestrzelski. – *Na przecięciu się dróg rowerowych obowiązują takie same przepisy jak na skrzyżowaniu dróg, czyli reguła prawej ręki i oczywiście obowiązek zachowania szczególnej ostrożności* – dodaje. Zwraca też uwagę, że dobrym nawykiem jest zwalnianie i rozglądanie się, a nie tylko szybka jazda na wprost.

Na drogach rowerowych obowiązuje ograniczenie prędkości. – *Zgodnie z przepisami rowerzyści, poruszający się po drogach rowerowych, nie mogą przekraczać 50 km/h. Zarządca drogi ma jednak możliwość ustawienia znaków, które podnoszą bądź ograniczają prędkość* – wyjaśnia policjant i przypomina, że funkcjonariusze kontrolują rowerzystów na takich samych zasadach jak kierowców. Cykliści mogą się więc spodziewać badania trzeźwości, czy kontroli wyposażenia roweru.

Na drogach rowerowych pamiętać trzeba o stylu i kulturze jazdy. Jeżeli rowerzysta będzie szalał, zajeżdżał drogę, czy agresywnie rozganiał przechodzących pieszych – może narazić się nie tylko przechodniom i innym rowerzystom, ale też policjantom. – *Za niebezpieczną jazdę rowerzysta może zostać ukarany mandatem. Trzeba pamiętać, że na drodze rowerowej zawsze może znaleźć się starsza osoba, dziecko, albo inny rowerzysta. Nawet jeżeli grupa osób przechodzi w miejscu niedozwolonym, to rowerzysta powinien zwolnić i uważać, aby nikogo nie potrącić* – tłumaczy Przestrzelski. Jak mówi, w przypadku zderzenia, gdy choć jedna z osób zostanie ranna, może zostać wszczęte postępowanie w sprawie wypadku drogowego, a to swój finał często ma w sądzie.

Oddzielną sprawą są wspólne drogi dla rowerów i pieszych. Tu sytuacja jest jasna: bezwzględne pierwszeństwo mają piesi.

Jedziemy po drodze dla rowerów

Czy cykliści mogą dowolnie wybierać czy jechać drogą rowerową, ulicą lub chodnikiem? Oczywiście nie.



– *Rowerzyści powinni jeździć przede wszystkim po drogach dla rowerów* – informuje policjant. – *Jeśli takiej drogi rowerowej nie ma, należy jechać po jezdni* – dodaje. Jeżeli na jezdni namalowany jest pas ruchu dla rowerów to trzeba się go trzymać.

– *Rowerzystę obowiązują te same przepisy co kierowcę samochodu* – przypomina Przestrzelski. Wynika z nich między innymi to, że rowerem nie można jechać po buspasie. – *Chyba, że dopuszczają to znaki drogowe* – zastrzega policjant. Jak tłumaczy, nie wolno również jeździć po liniach oddzielających pasy. – *Do jazdy służą pasy ruchu, a nie linie* – wyjaśnia krótko.

Po ulicy trzeba poruszać się w taki sposób, aby nie utrudniać jazdy innym uczestnikom ruchu. – *Rowerzysta nie może złośliwie jechać środkiem pasa, blokując inne pojazdy i uniemożliwiając wyprzedzanie, chyba że znajduje się na skrzyżowaniu* – podkreśla funkcjonariusz.

– *Jazda obok siebie dopuszczalna jest wyjątkowo jeżeli „nie utrudnia poruszania się innym uczestnikom ruchu albo w inny sposób nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego”* – cytuje przepisy policjant i od razu wyjaśnia, że taka jazda jest dopuszczona tak na prawdę na małych uliczkach o niewielkim natężeniu ruchu. Jeżeli zobaczymy, lub nawet tylko usłyszymy samochód, czy zbliżamy się do skrzyżowania – należy bezwzględnie zjechać do prawej krawędzi jezdni.

Odstęp jest ważny

„Do prawej krawędzi jezdni”. Co to tak naprawdę oznacza? Jak mówi Przestrzelski, w przepisach nie ma określonej odległości od krawężnika. – *Rowerzysta ma obowiązek jechać jak najbliżej prawej krawędzi, musi to być jednak odległość*



dla niego bezpieczna – precyzuje. Jadąc jednośladem można oczywiście omijać kałuże czy dziury, ale trzeba to robić bezpiecznie i upewnić się, że nie zajeżdża się drogi innemu uczestnikowi ruchu. Dlatego często lepiej jest poruszać się w pewnej odległości od krawężnika, by nie ryzykować nagłym omijaniem przeszkody i zajechaniem drogi samochodom.

Policjant przypomina przy okazji kierowcom, że wyprzedzając rowerzystę należy zachować odstęp co najmniej jednego metra. Kierowcy nie powinni mieć też pretensji do rowerzystów wyprzedzających z prawej strony samochody tkwiące w korku . Jest to zgodne z przepisami. – *Prowadzimy akcję „Bezpieczny Rowerzysta”, której głównym założeniem jest zwrócenie uwagi na właściwe relacje pomiędzy kierowcami samochodów, rowerzystami i pieszymi* – informuje policjant.





Wyjątkowo po chodniku

Wbrew temu, co sądzi wielu rowerzystów ostatnim miejscem gdzie powinien znaleźć się rower jest chodnik. Jazda po nim jest dozwolona jedynie w trzech przypadkach. – *Po pierwsze kiedy rowerzysta opiekuje się drugim rowerzystą do lat 10. Po chodniku można też jechać, gdy ma on szerokość co najmniej 2 metrów i znajduje się wzdłuż drogi na której dozwolona jest prędkość ponad 50 km/h, a nie została wytyczona ścieżka rowerowa, bądź pas dla rowerów. Trzecim przypadkiem są złe warunki pogodowe, które zagrażają bezpieczeństwu rowerzysty na jezdni. W każdym innym przypadku jazda po chodniku jest zabroniona* – podkreśla Przestrzelski.

Po chodniku trzeba jechać powoli, ustępować pierwszeństwa pieszym i bezwzględnie zsiadać z roweru przed przejściem dla pieszych.

Grzechy rowerzystów

Jakie są główne grzechy warszawskich rowerzystów? – *Jazda po chodniku w miejscu, gdzie rowerzysta powinien poruszać się po jezdni lub ścieżce rowerowej, przejeżdżanie przez przejścia dla pieszych* – wylicza policjant i sięga po statystyki. W czołówce przyczyn wypadków spowodowanych przez rowerzystów jest nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu i nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu. Funkcjonariusze często spotykają się z brakiem oświetlenia w rowerach. – *Coraz więcej rowerzystów jeździ przez cały rok, a wiadomo że zimą i jesienią są gorsze warunki i wcześniej zapada zmrok, więc świateł należy używać zdecydowanie częściej* – zwraca uwagę Przestrzelski.

Policjanci edukują, ale też i karzą. Zgodnie z taryfikatorem mandat za przejeżdżanie przez przejście dla pieszych wynosi 100 złotych, za brak oświetlenia zapłacić trzeba również 100 złotych, a za nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu – 50 złotych.

Przestrzelski przypomina, że jazda po jezdni, gdy obok jest wytyczona droga dla rowerów jest zachowaniem nagannym. Gdy zauważy to policjant, ukarze rowerzystę mandatem w wysokości 50 złotych.



Wypadki z udziałem rowerzystów na terenie Warszawy w latach 2013-2014

	2013	2014	wzrost / spadek
wypadki	1160	1121	- 39
zabci	74	62	- 12
ranni	1311	1263	- 48

W latach 2013-2014 r. na terenie Warszawy rowerzyści byli sprawcami:

	2013	2014	wzrost / spadek
wypadki	40	39	- 1
zabci	2	2	0
ranni	42	38	- 2

W latach 2013-2014 r. na terenie Warszawy rowerzyści byli ofiarami:

	2013	2014	wzrost / spadek
wypadki	143	131	- 12
zabci	6	4	- 2
ranni	139	128	- 11

Wypadki spowodowane przez rowerzystów w Warszawie w latach 2013-2014

z winy rowerzysty	wypadki		zabici		ranni	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	9	11	1	1	8	10
nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu	3	8	0	0	3	8
wjazd na czerwonym świetle	3	6	0	1	3	6
nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych	6	5	0	0	7	5
nieprawidłowe wymijanie	1	3	0	0	1	3
nieprawidłowe omijanie	8	2	0	0	10	2
nieprzwidłowe wyprzedzanie	1	2	0	0	2	2
niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	0	2	0	0	0	2





Fot. policja.pl

Nie daj się! Oznakuj rower

Przed sezonem warto zadbać nie tylko o stan techniczny roweru, ale i o jego bezpieczeństwo. Amatorzy cudzej własności wciąż czyhają niestety na niewystarczająco zabezpieczone jednoślady. Znakując pojazd dajemy złodziejowi jasny sygnał: nie ruszaj tego roweru!

To już piąty sezon policyjnej kampanii znakowania rowerów. W każdej warszawskiej komendzie rejonowej i w wybranych komisariatach pracują funkcjonariusze, którzy nadają jednośladom niepowtarzalne numery.

– Jeżeli ktoś chce oznakować swój rower to na pewno nie będziemy robić mu trudności – zapewnia Robert Szumiata ze stołecznej policji. *– Jeżeli na miejscu będzie policjant zajmujący się znakowaniem, to można to zrobić nawet od ręki* – dodaje. Prosi jednak, żeby przed wizytą zadzwonić i się umówić. Jeżeli dany komisariat nie posiada urządzenia do znakowania, to funkcjonariusz wskaże rowerzyście odpowiednie miejsce.

Rowery znakowane są specjalnymi engraverami. Dzięki urządzeniu policjant wygraweruje na ramie, widelcu i korbie indywidualny numer. Zastosowana technologia sprawia, że kodu nie da się całkowicie zetrzeć bez uszkodzenia roweru.

Po wygrawerowaniu numer natychmiast trafia do policyjnej bazy, dzięki czemu można szybko ustalić kto jest prawowitym właścicielem roweru. Oznakowany jednoślad dostanie naklejkę „**Uwaga! Pojazd oznakowany**". Potencjalny złodziej już z daleka będzie wiedział, że nie ma tu czego szukać.

Policja zachęca właścicieli bardzo drogich rowerów do oznakowania również obręczy kół, czy mostka kierownicy. ■

Fot. kwp.radom.pl



Idąc na znakowanie trzeba wziąć dokument tożsamości oraz dowód zakupu roweru. Może to być paragon, faktura albo umowa kupna – sprzedaży.

Jak informuje policja, w 2014 roku w Warszawie i podległych stołecznym funkcjonariuszom powiatach, skradziono 1853 rowery. Odzyskać udało się 388. *– W wielu przypadkach jedynie dzięki naniesieniu cech identyfikacyjnych jesteśmy w stanie ustalić właściciela* – mówi Piotr Świstak z Komendy Stołecznej Policji i zachęca do znakowania rowerów.

Z roku na rok decyduje się na to coraz więcej cyklistów. W 2012 roku oznakowano 403 rowery, w 2013 – 551, a w 2014 – 766 rowerów. W sumie w policyjnej bazie znajdują się numery i dane właścicieli 3128 rowerów.

Smaruj rower z nami. Wiosenny serwis krok po kroku

W powietrzu czuć już wiosnę. Trawa zaczyna się zielenić, a ptaki coraz głośniej ćwierkają na gałęziach z pierwszymi pąkami. Żeby wyjść z domu nie trzeba już zakładać zimowych butów, ocieplanej kurtki ani grubej czapki. Pogoda zachęca do aktywności. Nic więc dziwnego, że po zimowym postoju w piwnicach na trasy wracają rowery. Warto poświęcić im trochę uwagi przed pierwszą, wiosenną przejażdżką.

Porzekadło przedwojennych szoferów, przypominające, że „**kto nie smaruje ten nie jedzie**", pomimo upływu lat nie traci na aktualności. Wysiłki i wydatki przeznaczone na smarowanie i regulację elementów roweru opłacą się zawsze. Kto nie lubi się brudzić może skorzystać z serwisu, jednak większość czynności można wykonać samemu. Zachęcamy do skorzystania z naszych rad.

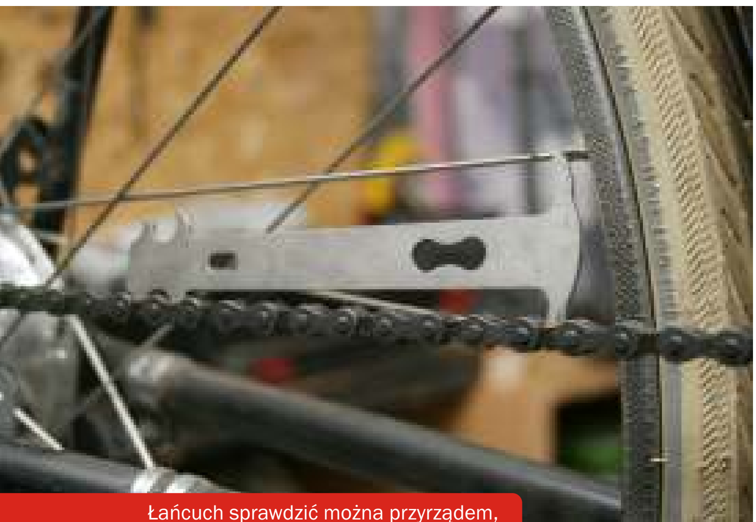
Ze smarem da się przesadzić

Nie jest ważne czy smarowanie i przegląd zaczniemy od przodu, czy od tyłu roweru. Bardzo istotne jest jednak to, żeby wszystko robić systematycznie. Jeżeli zabierzemy się np. za przednie koło, to trzeba wszystko zrobić od razu od początku do końca. Łatwo zapomnieć o dokręceniu śrub, jeżeli zostawimy sobie je na później.

Podstawową czynnością eksploatacyjną w rowerze jest **smarowanie łańcucha**. Nie warto czekać z tym do momentu, gdy cały zardzewieje i piszczy tak, że rowerzystę najpierw słychać, a dopiero po chwili widać. Napęd roweru, czyli zębatki i łańcuch to części które się zużywają. Stan pierwszych ocenić



Łańcuch smarujemy specjalnym smarem. Nie można użyć go za dużo!



Łańcuch sprawdzić można przyrządem, albo odciągając go od przedniej zębatki

można wzrokowo – czy zęby nie są wytarte ani pokrzywione. Łańcuch sprawdzić można na przedniej zębatce. W połowie jej obwodu łapiemy za ogniwka i próbujemy je odciągnąć. Jeżeli się to uda – to łańcuch jest już wyciągnięty i najlepiej go wymienić. Jeżeli natomiast pozytywnie przejdzie kontrolę, to można się zabierać za smarowanie. Zaczynamy od dokładnego wytarcia łańcucha szmatką z resztek starego smaru, brudu i piasku. Następnie kręcimy powoli pedałami i na wyczyszczony łańcuch nakładamy niedużą ilość specjalnego smaru. Nadmiar usuwamy szmatką. Z ilością smaru nie można przesadzać. Pozostawiony na łańcuchu spowoduje, że przyklei się do niego piach i efekt będzie odwrotny do zamierzonego.

Łańcuch musi być też prawidłowo naciągnięty. Jeżeli nie ma przerzutek, jak w rowerach górskich, które same go naciągają, napęd trzeba wyregulować odpowiednio ustawiając tylne koło. Łańcuch musi być mocno napięty, ale jednocześnie powinien swobodnie pracować. Powinien mieć około centymetr ugięcia w połowie odległości pomiędzy zębatkami.

Trzeba też pamiętać, żeby koło było ustawione dokładnie pośrodku tylnego widelca.

Kolejnym elementem, któremu warto się przyjrzeć są **osie kół**. Prawidłowo ustawiony luz i nasmarowane łożyska to element niezbędny, żeby rower lekko i pewnie się prowadził. Koło musi się kręcić bez oporów, ale w żadnym wypadku nie może ruszać się na boki. Po zimie warto wyjąć oś i nasmarować łożyska. W tym celu, po zdemontowaniu koła, trzeba zluzować śrubę kontrującą bieżnię i ją wykręcić. Dzięki temu będzie można wyjąć oś i uzyskamy dostęp do łożysk koła. Gdy wszystkie elementy są już wyjęte, dokładnie je myjemy. Jeżeli kulki i ich bieżnie nie są zużyte, smarujemy je świeżym smarem stałym i składamy. Stan kulek można sprawdzić puszczając ją po gładkiej powierzchni, np. po szybie. Jeżeli równo i prosto się toczą – to znaczy, że są dobre. Zużyta kulka będzie „kwadratowa" i natychmiast skręci. Oczywiście trzeba ją wymienić na nową. Montując oś trzeba wyregulować luz łożysk. Konusy dokręcamy mocno ręką i kontrujemy nakrętką. Zazwyczaj luz jest wtedy prawidłowy. Jeżeli koło nie chce się kręcić, to konus trzeba odkręcić. Jeżeli chodzi na boki – dokręcić.

Regulujemy klocki hamulcowe

Hamulce to podzespół roweru, od którego bezpośrednio zależy bezpieczeństwo jazdy, dlatego nie można ich zaniedbać. Większość rowerów ma hamulce klockowe. Trzeba sprawdzić ich stan, czy nie są zużyte, albo nierównomiernie starte. Jeżeli hamulce piszczą, to w przeciwieństwie do samochodu, nie oznacza to zazwyczaj, że trzeba wymienić klocki. W większości przypadków są po prostu źle ustawione. Rzecz jasna trzeba je wyregulować. Klocki muszą być ustawione równolegle do obręczy w odległości około 2 mm. Po naciśnięciu hamulca powinny dotykać obręczy całą powierzchnią. Nie może być tak, że gdy jedziemy klocki o coś ocierają, np. o oponę.



Prawidłowo wyregulowany luz na osiach zapewni lekką i bezpieczną jazdę



Łożyska w piastach kół trzeba dokładnie oczyścić i nasmarować

Hamulce zazwyczaj sterowane są **linkami**. Przed sezonem trzeba sprawdzić czy nie są przetarte, skorodowane i wystrzępione. Jeżeli dźwignia hamulca nie odbija do końca i słychać chrobotanie podczas naciskania, to linkę trzeba wymienić na nową. Kluczowe dla długiego i bezproblemowego używania linek jest ich smarowanie. Najlepiej nadaje się do tego bardzo rzadka oliwa na bazie teflonu lub wazeliny, taka jak do maszyn do szycia. W żadnym wypadku nie można używać oliwy jadalnej ponieważ wszystko się do niej przykleja, a linki i pancerzyki, o ile nie do solidnego mycia, będą się kwalifikowały do wymiany.

Po wymianie linek trzeba wyregulować **luz i skok dźwigni hamulc**a. Jest to indywidualna sprawa upodobań i przyzwyczajeń rowerzysty, jednak nie może być tak, że dźwignia dotyka już kierownicy, a rower cały czas jedzie. Jeżeli rower wyposażony jest w hamulce hydrauliczne to zazwyczaj do ich odpowietrzenia niezbędne są specjalne końcówki, które ma każdy dobry serwis.

Jeszcze więcej łożysk

Suport, czyli oś na której znajdują się pedały, obsługuje się podobnie jak oś koła. Jeżeli czujemy pod stopami luz, albo usłyszymy piszczenie, czy po prostu dawno do suportu nie zaglądaliśmy – trzeba się nim zająć. Są dwa typy suportów: rozbieralne i nierozbieralne. Po wykręceniu z ramy pierwszego typu znajdziemy tam kulki, zazwyczaj w wiankach, czyli połączone metalowym pierścieniem. Sprawdzamy czy są wżery na bieżniach, czyścimy bądź wymieniamy kulki, smarujemy wszystko smarem stałym, skręcamy, regulujemy luz i gotowe. Wykręcając suport trzeba pamiętać, że po stronie zębatki jest lewy gwint, czyli śruba odkręca się w przeciwnym kierunku niż można by się tego spodziewać. Zużyty suport nierozbieralny należy wymienić na nowy.

Łożyska kulkowe znajdziemy również w **sterach**. Dzięki nim przedni widelec i kierownica mogą się lekko obracać. Obsługa sterów sprowadza się do nasmarowania kulek i regulacji.

W tym celu mocno łapiemy kierownicę, naciskamy przedni hamulec i bujamy rowerem w przód i w tył. Jeżeli wyczujemy luz albo stukanie, to centralną nakrętką, pod kierownicą, musimy go skasować. Kierownica powinna się delikatnie i bez oporów kręcić w całym zakresie ruchu. Najlepiej sprawdzić to podnosząc do góry przód roweru.

Światła – ważna rzecz

Zgodnie z przepisami **rower musi być wyposażony w działające oświetlenie**. Jeżeli nasz rower ma lampki na baterie to ich kontrola sprowadza się do sprawdzenia, czy wciąż jest w nich prąd i czy dobrze świecą. Więcej uwagi wymagają światła zasilane z dynama. Przede wszystkim sprawdzamy żarówki, które przepalają się zdecydowanie częściej niż diody w lampkach na baterie. Kontrolujemy kable, czy nie pojawiły się na nich przetarcia i czy są solidnie zamocowane. Dynamo musi być ustawione równolegle do koła. Dobrze, gdy na kółku dotykającym do opony zamontowana jest gumka. Dzięki temu napęd prądniczki nie będzie się ślizgał.

Najbardziej precyzyjnym mechanizmem w rowerze są **przerzutki**. Problem ze zmianą biegów może być spowodowany zardzewiałą linką, zużytym łańcuchem i zębatkami, brudem czy mechanicznym uszkodzeniem samej przerzutki. Jeżeli nie jesteśmy pewni, że uda nam się wyczyścić i prawidłowo wyregulować przerzutki, warto udać się do serwisu rowerowego.

Przerzutka to najbardziej skomplikowany i precyzyjny mechanizm roweru





Klocki hamulcowe powinny być ustawione ok. 2 mm od obręczy

Podobnie jest ze **scentrowanymi kołami**. Podczas jazdy, gdy nie uważamy na dziury i krawężniki, jest duża szansa, że koła się pokrzywią. Nie jest to jeszcze koniec świata – da się je w większości przypadków wyprostować. O ile nie pękła szprycha, to koło prostuje się luzując bądź dokręcając nyple. Można to zrobić samemu, ale wymaga to dużej wprawy, więc warto powierzyć to profesjonalistom.

Dokręcamy wszystko

Na wiosnę trzeba sprawdzić też wszystkie **śruby i śrubki roweru**. Najlepiej wziąć zestaw kluczy i po kolei je przejrzeć. Dzięki temu nie tylko upewnimy się, że nie mamy w rowerze odkręconego koła, ale też zwalczymy skrzypienia i dziwne dźwięki, które często są spowodowane poluzowanymi elementami.

Pozostaje już tylko **napompować koła**. Najpierw trzeba ścisnąć oponę w palcach i zobaczyć, czy nie jest sparciała. Jeżeli tak – koniecznie trzeba ją wymienić. Gdy rower stał bez powietrza całą zimę, to podczas pompowania trzeba zwrócić uwagę, żeby opona równo się ułożyła na feldze. Można w tym celu podnieść koło do góry. Wtedy łatwo wskoczy na swoje miejsce.

Ciśnienie należy dopasować do wagi rowerzysty i rozmiaru opony. W rowerach górskich i miejskich jest to z reguły od 2,5 do 4 atm., a w szosowych od 6 do 9 atm. Maksymalne ciśnienie jest zawsze podane na boku opony.

Dziękujemy serwisowi rowerowemu JR Concept z Warszawy, ul. Sielecka 2a, za pomoc w realizacji materiału.

W trasie zawsze może przydarzyć się awaria: poluzowane siodełko, rozregulowany hamulec czy pęknięta dętka. W takiej sytuacji trzeba rower podprowadzić do najbliższej samoobsługowej stacji napraw. W Warszawie jest ich około 45. Każda wyposażona jest w zestaw narzędzi i pompkę rowerową.

Lokalizację punktów sprawdzić można na [mapie rowerowej]



Veturilo na wesele. „Musi mocno padać, żebym się zniechęciła”

Do pracy, do sklepu, a nawet na ślub i wesele. Beata Pietrzak wszędzie jeździ na Veturilo. Jak mówi, swojego roweru nie ma, dzięki czemu nie musi się troszczyć o serwis, a w stacji czeka na nią sprawny i gotowy do jazdy jednoślad.

W sezonie 2014 pani Beata wypożyczyła rower 1085 razy, czyli średnio prawie trzy razy dziennie.

– *Jestem panią po 50* – mówi o sobie i dziwi ją dyskusja czy rowerem wypada jeździć tylko młodym. – *W Amsterdamie widziałam ministra jadącego do pracy rowerem i nikogo to nie dziwiło. To kwestia świadomości i wygody takiego sposobu przemieszczania się po mieście* – dodaje.

Własnego jednośladu pani Beata nie ma, ponieważ brakuje jej miejsca do garażowania. Veturilo wybrała również dlatego, że pozwala uniknąć kłopotów z serwisowaniem. – *Zmiana dętki czy spadający łańcuch to dla mnie duży problem. A w Veturilo martwi się tym za mnie kto inny* – argumentuje.

Miejskie rowery to dla pani Beaty podstawowy środek transportu. Jeździ nimi dosłownie wszędzie: do pracy, do kina, na spotkanie ze znajomymi czy na zakupy. – *Kiedyś pojechałam Veturilo na ślub i wesele. Inni goście śmiali się ze mnie, że rowerem, w kreacji, ale ja nie widzę w tym nic dziwnego* – mówi pani Beata. Z wypożyczeniem nie ma najmniejszego problemu. – *Mieszkam przy stacji metra Politechnika, więc tuż pod domem mam stację Veturilo. Jeżeli nie ma w niej rowerów, idę na plac Zbawiciela, albo Konstytucji. Nie stresuję się, bo wiem, że zawsze uda mi się wypożyczyć* – opowiada. – *Dostępność jest dla mnie bardzo ważna. Do pracy od stacji muszę dojść tylko 600 metrów* – dodaje.

Z Veturilo pani Beata korzysta przez cały sezon. – *Musi naprawdę bardzo padać, żebym się zniechęciła* – żartuje. Rowerem jeździ po całym mieście. – *Dopiero jak się mocno zmęczę przesiadam się do komunikacji miejskiej* – mówi. Jak dodaje, do kręcenia się po Śródmieściu rower jest najwygodniejszą formą transportu. – *W Warszawie jest bardzo dużo dróg rowerowych, dzięki czemu jeździ się przyjemniej* – chwali pani Beata. Wysoką notę wystawia tez wyremontowanej ulicy Świętokrzyskiej.

Jazda na rowerze ma też swoje minusy. A tych dostarczają kierowcy samochodów. – *Boję się jeździć ulicami. Próbowałam jechać Nowym Światem, ale kierowcy nie zachowują się dobrze. Przyzwyczaili się, że cała jezdnia należy do nich, a tu nagle na ich teren wchodzą rowerzyści. Ulice są też dla rowerzystów* – przypomina pani Beata. Przypomina też pieszym, żeby nie spacerowali po drogach rowerowych.

Czego by życzyła sobie pani Beata? – *Więcej stacji Veturilo i jeszcze więcej dróg dla rowerów. I żeby nam weszło w krew jeżdżenie po mieście rowerem. A kierowców proszę o więcej uwagi i więcej miejsca dla rowerzystów* – apeluje pani Beata.

Gatulujemy wyniku i zachęcamy wszystkich niezdecydowanych do korzystania z Veturilo.



O Veturlio dla tych, którzy „chcieliby, ale się boją”

Ponad 223 tys. osób aktywnie korzysta z rowerów Veturlio. Prawdopodobnie jeszcze wielu „chciałoby, ale się boi”. Nie ma się czego obawiać, system jest intuicyjny i prosty w obsłudze.

Jak zacząć?

Aby móc korzystać z sieci miejskich wypożyczalni rowerów Veturilo należy zarejestrować się na stronie internetowej **www.veturilo.waw.pl**. Wystarczy podać numer telefonu, e-mail oraz adres. Kolejny krok to uiszczenie opłaty początkowej w wysokości 10 zł. Można to zrobić za pomocą karty płatniczej, systemu MasterPass lub przelewem bankowym.

Jak wypożyczać i zwracać rower?

System Veturilo jest dostępny **od początku marca do końca listopada**. Rowerzyści mają do dyspozycji prawie **200 stacji i niemal trzy tys. rowerów**. Szczegółowa mapa lokalizacji stacji rowerowych jest dostępna na stronie **rowerowa Warszawa**.

Aby wypożyczyć, a następnie zwrócić rower należy:

- **wpisać na terminalu numer telefonu, kod PIN** (przysłany SMS-em przez operatora systemu w trakcie rejestracji) oraz **numer roweru**, który chcemy wypożyczyć. Do wypożyczania rowerów można także używać Warszawskiej Karty Miejskiej – zbliżając ją do terminala. WKM należy jednak wcześniej zarejestrować na stronie **www.veturilo.waw.pl**
- pod dokonaniu formalności **rower zostaje automatycznie zwolniony z elektrozamka**. Elektrozamki są zainstalowane na wszystkich stacjach Veturilo, przy każdym słupku. Wszystkie rowery są wyposażone w element – zainstalowany na przednim widelcu – na którym blokada się zamyka
- **zwracając rower** ustawiamy go w stojaku w taki sposób, **aby elektrozamek zamknął się na elemencie zamocowanym przy rowerze**. Proces wpięcia roweru do elektrozamka jest potwierdzany sygnałem dźwiękowym. Po zwrocie nie trzeba już podchodzić do terminala.

Dodatkowo rowery są wyposażone **w linki z zamkiem szyfrowym**. Służą one przede wszystkim do zabezpieczenia roweru przed kradzieżą, gdy zostawiamy go poza stacją oraz do zwrotu, gdy nie ma wolnych miejsc z elektrozamkami. W takiej sytuacji należy przypiąć linką rower do stojaka oraz dokonać zwrotu w terminalu.

Ile to kosztuje?

Przez **pierwszych 20 minut** wypożyczenia rowerzyści korzystają z Veturilo **bezpłatnie**. Każdy przejazd trwający od 20 minut do godziny kosztuje 1 zł. Za drugą godzinę trzeba zapłacić 3 zł, za trzecią – 5 zł, a za czwartą i każdą kolejną – 7 zł.

Co nowego w Veturilo?

Od początku tegorocznego sezonu funkcjonują **dwie nowe stacje** sfinansowane przez podmioty prywatne. Znajdują się **na ulicy Twardej przy biurowcu Spektrum Tower** oraz przy **centrum handlowym Sadyba Best Mall**.

Trzy stacje Veturilo zostały przeniesione w okolice stacji centralnego odcinka II linii metra: **rondo ONZ** (przy ulicy Pańskiej), **Świętokrzyska** (obok dawnego domu towarowego Sezam) i **Nowy Świat Uniwersytet** (przy ulicy Kubusia Puchatka).

Rok 2015 jest pierwszym sezonem od czterech lat, w którym **nie działa system Bemowo Bike**. W związku z tym trzy stacje Veturilo zostały przeniesione na Bemowo. Rowerzyści mogą wypożyczać rowery na **ulicy Górczewskiej** – w sąsiedztwie **Urzędu Dzielnicy Bemowo** i **pętli tramwajowej** oraz przy **skrzyżowaniu ulicy Radiowej z Powstańców Śląskich**.

Szczegółowe informacje o Veturilo są dostępne na stronie **www.veturilo.waw.pl**



HISTORIA WĄSKOTOROWEJ KOLEI JABŁONOWSKO-KARCZEWSKIEJ – CZĘŚĆ II

Pierwsza Wojna Światowa początkowo miała niewielki wpływ na funkcjonowanie kolei jabłonowsko-karczewskiej. Dopiero letnia ofensywa wojsk niemieckich i austriackich w 1915 roku zmusiła Rosjan do wycofania się z Warszawy. Pod koniec lipca ewakuowali się zabierając parowozy i wagony.

26 lipca 1915 roku wywieziono wszystkie parowozy oraz część najnowszych wagonów. 30 lipca „Gazeta Poranna 2 grosze" donosiła o uruchomieniu komunikacji zastępczej: *Komunikacja z Wawrem i Miłosną ustala się bez udziału kolejki podmiejskiej. Wczoraj zaczął kursować omnibus od Wawra do Mostu, stosując się do rozkładu jazdy kolejki konnej Wawer-Wiązowna*. Tymczasowa komunikacja oczywiście nie była w stanie przewieźć wszystkich chętnych, ponieważ omnibus mógł zabrać na pokład zaledwie 6 osób.

8 sierpnia 1915 roku prasa poinformowała o zakłóceniach w ruchu tramwajów elektrycznych oraz wywiezieniu z Warszawy zakładów Lilpopa, które zajmowały się produkcją mostów, rur wodociągowych, maszyn parowych oraz, w czasie wojny, amunicji. 328 wagonów wywiozło w rejon Charkowa na Ukrainie zdemontowane mienie fabryki. Część wyposażenia udało się odzyskać dopiero w 1921 roku na mocy traktatu ryskiego. Z każdym kolejnym dniem, gdy wojska niemieckie zbliżały się do Warszawy, ewakuacja prowadzona przez Rosjan przybierała coraz bardziej radykalne formy: 11 sierpnia nad ranem wysadzono budynki dworców Petersburskiego (Wileńskiego) i Terespolskiego (Wschodniego). O godzinie 6.00 wysadzono mosty na Wiśle. Cztery dni później do Warszawy wkroczyli Niemcy.

Kolejką podróżują szmuglerzy

Niemiecka okupacja była jednoznaczna z pogorszeniem warunków życia. W miastach szczególnie odczuwano braki żywności, której ograniczona ilość była dostępna na kartki. Nowe władze chciały jak najszybciej przywrócić normalną komunikację w mieście i jego okolicach. Zarząd Towarzystwa Warszawskich Dróg Żelaznych Podjazdowych został zobowiązany do zamówienia nowych parowozów oraz przygotowania wszystkich swoich linii do wznowienia ruchu. Stopniowo, oczekując na nowe parowozy, przywracano ruch wykorzystując trakcję konną.

Zniszczenia na kolei jabłonowsko-karczewskiej były niewielkie w porównaniu z innymi warszawskimi wąskotorówkami. Co najważniejsze, zachowały się warsztaty na Grochowie (w rejonie dzisiejszego ronda Wiatraczna). W 1916 roku rozpoczęły one produkcję wagonów osobowych, zwanych „grochowiankami", które miały obsługiwać wszystkie kolejki zarządzane przez Towarzystwo.

W związku z trudnościami w dostępie do żywności, kolej jabłonowsko-karczewska stała się idealnym środkiem lokomocji dla szmuglerów. Najczęściej szmuglowano rąbankę i wieprzowinę z Karczewa (zwanego potocznie Prosiakowem), pieczywo z Falenicy oraz warzywa i owoce z Jabłonny.



Fot. ze zbiorów Muzeum Warszawy, 2004, Kolej jabłonowska

Tak wyglądała stacja Most w 1916 roku.
Podczas wysokiego stanu Wisły woda zalewała tory

W 1916 roku powstały również nowe bocznice – w Falenicy do tartaku Schönbruna, huty szkła i warsztatu stolarskiego Damięckiego oraz w Kaczym Dole (obecnie Międzylesie) do topialni łoju, fabryki taśmy gumowej i browaru. Równocześnie, ze względów militarnych, władze niemieckie kontynuowały – rozpoczętą w 1916 roku – budowę linii wojennej łączącej Wawer z twierdzą w Zegrzu. O historii tej linii pisaliśmy w listopadowym numerze iZTM.

Fot. Świerczyński, 2004, Kolej jabłonowska



Ostatni rok kursowania kolejki na trasie z Otwocka do Karczewa. Odcinek został zamknięty 1 kwietnia 1963 r.

Niechęć do parowozów

Okres międzywojenny dla wszystkich warszawskich wąskotorówek był zmaganiem się z Magistratem, który chciał usunąć „samowarki" z ulic miasta. Powodem likwidacji parowozów mknących ulicami miasta była przede wszystkim intensywna rozbudowa sieci tramwajów elektrycznych: w 1924 roku dojechały ul. Puławską (wzdłuż kolei grójeckiej) do Wierzbna, w 1925 roku ul. Grochowską (wzdłuż kolei wawerskiej) do Gocławka, a w 1927 roku ul. Czerniakowską (wzdłuż kolei wilanowskiej) do Sadyby. Kolejnym argumentem przeciwko kolejom wąskotorowym było zadymienie miasta powodowane przez parowozy.

W 1923 roku Zarząd Miasta powołał Komisję Specjalną do spraw kolejek wąskotorowych. Początkowo w jej skład weszli wiceprezydent miasta i trzech ławników. Trzy lata później dołączyli przedstawiciele tramwajów miejskich, Wydziału Technicznego, Biura Radcy Prawnego oraz pięciu miejskich radnych. Kolejne spotkania prowadziły do konkluzji, aby miasto wykupiło miejskie odcinki kolei. Towarzystwo zarządzające kolejkami, jako kontrpropozycję przygotowywało plan elektryfikacji tych odcinków.

W 1927 roku został powołany nowy Zarząd Miasta, który utworzył komisję w innym składzie. Komisja odstąpiła od części swoich roszczeń dotyczących wykupu przez miasto podmiejskich odcinków, ale zażądała, aby zostały one przekazane miastu po 1978 roku. Nikt wtedy nawet nie przypuszczał, że czasów tych doczeka jedynie część kolei grójeckiej – z Piaseczna do Nowego Miasta nad Pilicą. Dopiero w 1930 roku osiągnięto porozumienie. Towarzystwo Warszawskich Dróg Żelaznych Dojazdowych zobowiązało się do przeprowadzenia elektryfikacji według następującego harmonogramu:

- odcinki lewobrzeżne do końca 1932 roku,
- odcinek Most - Wawer do końca 1933 roku,
- odcinek Most - Jabłonna do końca 1934 roku.

Ambitne plany nie doczekały się realizacji z powodu wielkiego kryzysu ekonomicznego. Kapitaliści belgijscy, zaproszeni do spółki



Fot. ze zbiorów B. Pokropińskiego, 2004, Kolej jabłonowska

Rok 1948. Pociąg stoi na przystanku Park Paderewskiego. Za chwilę odjedzie w kierunku Karczewa

w 1910 roku, posiadali aż 83 proc. akcji przedsiębiorstwa i nie chcieli podejmować żadnych ryzykownych kroków. Szczególnie inwestować pieniędzy, jeśli wokół bankrutowały nawet dobrze prosperujące przedsiębiorstwa.

Po zakończeniu kryzysu strona belgijska dalej nie kwapiła się do realizacji zobowiązań podjętych wobec Zarządu Miasta, wobec czego wystąpił on na drogę sądową. 2 lutego 1935 roku Sąd Okręgowy w Warszawie wydał wyrok nakazujący Towarzystwu usunięcie wszystkich kolejek dojazdowych w granicach miasta, z rygorem natychmiastowej wykonalności. Wniesiona apelacja przyniosła tylko jedną zmianę w wyroku – termin likwidacji linii kolejowych został wyznaczony na 1 lipca 1935 roku.

W tym momencie zainterweniował sam Minister Komunikacji inż. Michał Butkiewicz, który wydał zarządzenie zmiany i uzupełnienia koncesji Towarzystwa, nakładając na nie nowe obowiązki. Do 1 czerwca 1938 roku trakcja parowa miała zostać zastąpiona trakcją motorową – w ruchu pasażerskim na całych trasach, a w ruchu towarowym na odcinkach znajdujących się w granicach miasta. Koncesja była rozszerzana i uzupełniana jeszcze dwukrotnie, w 1937 i 1938 roku. Za każdym razem odsuwano terminy modernizacji linii, ale również zobowiązywano do całkowitej likwidacji, najpóźniej do 1 listopada 1939 roku, odcinka Most - Grochów.

Mimo ogromnej niechęci Zarządu Miasta oraz nieprzychylnej prasie, kolei jabłonowsko-karczewskiej udało się dotrwać w niezmienionym kształcie do II Wojny Światowej, a sama wojna przedłużyła jej żywot o kolejnych kilka lat.



Fot. ze zbiorów A. Tajcherta, 2004, Kolej jabłonowska

Pociąg na ulicy Zamoyskiego w roku 1948, jeszcze przed wprowadzeniem nowego elektrycznego taboru na linię normalnotorową

II Wojna Światowa – kolejką za miasto

Potężne bombardowanie obiektów warszawskiego węzła kolejowego, przeprowadzone przez Niemców 3 września 1939 roku, spowodowały zniszczenie warsztatów i parowozowni na Grochowie. Po kapitulacji miasta władze okupacyjne nakazały jak najszybsze wznowienie ruchu, co nastąpiło już na początku października.

W związku z ponownym wprowadzeniem reglamentacji żywności, w pociągach pojawili się szmuglerzy. Ponieważ Niemcy byli tym razem zdecydowanie bardziej bezwzględni i brutalni w tropieniu tego procederu, do akcji pomagania szmuglerom włączyli się pracownicy kolei. W wagonach oraz w podwoziach parowozów wybudowano specjalne skrytki na żywność. W niektórych można było schować nawet osiemdziesięciokilowego świniaka. Załoga kolejek pomagała unikać wpadki, przesyłając telefonicznie między stacjami informacje o urządzanych przez Niemców łapankach na stacjach. W latach 1943-44 proceder stał się bardziej ryzykowny, ponieważ część stacji została ogrodzona, a na niektórych ustawiono bramy z drutu kolczastego otwierane tylko w momencie wjazdu i wyjazdu pociągu.

Warszawiacy, mimo trwającej okupacji nie zmienili wszystkich swoich przyzwyczajeń. W letnie weekendy tłumnie jeździli za miasto, żeby odpocząć od miejskiego zgiełku. Szczególnie popularne były miejscowości położone na południe od Wawra.

Tak kolej jabłonowsko-karczewska dotrwała do lipca 1944 roku. Nadchodzący od wschodu front Armii Czerwonej przyspieszył ewakuację Niemców. Jednak wybuch Powstania Warszawskiego zatrzymał Rosjan na przedpolach Warszawy, a Niemcy wykorzystywali kolej do przewozu amunicji na pobliską linię frontu. Gdy Rosjanie stopniowo wyzwalali Pragę, ruch na kolei odbywał się, ale pociagi kursowały nieregularnie. Początkowo z Karczewa do Falenicy, a wkrótce również do Wawra. Było to jednak dość ryzy-kowne, ponieważ na widok dymu z parowozu, Niemcy – tłumiący Powstanie Warszawskie w lewobrzeżnej części miasta – rozpoczynali ostrzał artyleryjski.

Do Jabłonny nasypem na betonowych rurach

Po wyzwoleniu Warszawy, w styczniu 1945 roku, rozpoczęto prace nad przywróceniem ruchu na całej linii. Zaledwie po kilkunastu dniach pierwszy pociąg dojechał z Karczewa do stacji Most. Dużo trudniejszym wyzwaniem, ze względu na zniszczony most nad Kanałem Żerańskim było wznowienie ruchu na trasie do Jabłonny. Zastosowano


Fot. Portal Mieszkańców Michalina, www.michalin.pl

W Karczewie o kolejowej przeszłości przypomina pomnik-parowóz ustawiony na betonowym cokole

prowizoryczne rozwiązanie i ułożono betonowe rury umożliwiające przepływ wody, a na nich usypano nasyp. Pierwsze pociągi pojechały tą drogą już w kwietniu. Regularne rozkładowe kursy na całej trasie wprowadzono w maju, wraz z letnim rozkładem jazdy. Było to bardzo ważne, ponieważ w prawobrzeżnej Warszawie kolej nie miała praktycznie żadnej konkurencji. Tramwaje wznowiły funkcjonowanie dopiero w czerwcu 1945 roku, początkowo na krótkim odcinku z Kawęczyńskiej do Wiatracznej. Autobusów nie było w ogóle, a elektryczne pociągi z Otwocka nie jeździły, ponieważ Niemcy zdemontowali sieć, a wagony wywieźli do Niemiec, Czech i Austrii.

Podobnie, jak pozostałe warszawskie wąskotorówki oraz EKD, kolej jabłonowsko-karczewska czekała nacjonalizacja pod skrzydłami Polskich Kolei Państwowych. Po wojnie ruch towarowy na kolei został zmarginalizowany. Łącznica z koleją marecką służyła jedynie w celu dostarczania kolei jabłonowskiej węgla do zasilania parowozów. Odnogę z Golędzinowa do stacji Warszawa Praga rozebrano, gdy przystąpiono do rozbudowy Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu.

Autobusy wypierają pociągi

W 1946 roku do Otwocka zaczęły kursować pociągi elektryczne. Pasażerowie kolei jabłonowsko-karczewskiej bardzo chętnie się do nich przesiedli. Trzy lata później PKP wprowadziły nowy tabor elektryczny, dzięki czemu można było zwiększyć częstotliwość kursowania. Równolegle uruchomiono autobusy miejskie do Anina i Wawra. Dodatkowo do Otwocka i Karczewa zaczęły dojeżdżać autobusy PKS. W efekcie pociągi na odcinku Otwock – Most zaczęły kursować puste. Pasażerowie wciąż podróżowali nimi na odcinku z Karczewa do Otwocka oraz od Mostu do Jabłonny – gdzie nie docierała jeszcze komunikacja miejska. Wkrótce miało to się jednak zmienić.

Wraz ze spadkiem liczby pasażerów, kolej jabłonowsko-karczewska zaczęła przynosić straty. Tylko kwestią czasu była decyzja o jej likwidacji. Tak też się stało. Tory rozbierano etapami – 1 lipca 1952 roku, jako pierwszy zamknięty został odcinek Most – Otwock. „Życie Warszawy" wytykało kolejce, że wozi po 5-6 pasażerów, a do tego na trasie brakuje odpowiedniej sygnalizacji oraz często dochodzi do awarii i wypadków. Likwidacja odcinka trwała dwa lata, ale szyny z ulicy Grochowskiej zniknęły dopiero w 1959 roku. Do parowozowni w Karczewie trafiły 4 parowozy i tyleż wagonów osobowych. Na trasie Kraczew – Otwock obsługiwało je 3 maszynistów i 3 pomocników. Funkcjonowanie tego krótkiego odcinka okazało się dla PKP nie lada problemem, ponieważ wszystkie materiały eksploatacyjne musiały być dostarczane samochodami.

Komunikacja miejska zaczęła być rozbudowywana również w kierunku Jabłonny. W 1952 roku do Pelcowizny zaczęło kursować „oczko", czyli tramwaj numer 21. Po niedługim czasie autobusy miejskie zaczęły dojeżdżać do Henrykowa, a do Jabłonny skierowano PKS. Liczba pasażerów stopniowo malała, szczególnie po przedłużeniu linii autobusowej do Dąbrówki. Dobrej prasy nie przysporzył kolei wypadek z udziałem tramwaju, do którego doszło w miejscu dzisiejszego ronda Starzyńskiego.

W PKP zapadła decyzja o likwidacji kolei do Jabłonny. Stało się to 1 lutego 1956 roku. Pierwsze dni nie były dla pasażerów łatwe. Ze względu na wysokie mrozy i zamarznięte silniki kursowanie autobusów pozostawiało wiele do życzenia. „Życie Warszawy" postulowało nawet przywrócenie funkcjonowania kolei do wiosny. Na wiosnę ruszyła rozbiórka linii. Trwała do lata 1957.

Ostatni odcinek, nazywany kolejką karczewską, przetrwał do 1 kwietnia 1963 roku. Zastąpiły ją autobusy, które PKS uruchomił na trasie Karczew – Otwock. Wagony trafiły na złom, a parowozy zostały wywiezione.

Likwidację linii kolejowej przetrwała część budynków. Te na trasie do Jabłonny stały aż do połowy lat 70. XX wieku, kiedy to rozpoczęto poszerzanie ulicy Modlińskiej. W większości z nich, po zakończeniu funkcjonowania linii, działały sklepy spożywcze. Po odcinku w kierunku Karczewa pozostał most na Świdrze oraz budynki stacji Otwock, Świder, Józefów, Falenica, Międzylesie i Wawer. Również i one zostały zamienione na sklepy i mieszkania. Do naszych czasów nie dotrwał budynek stacji Grochów. Stacja Warszawa Most, początkowo przekazana na siedzibę orkiestry kolejowej, została rozebrana w 1969 roku. Jej los podzieliły budynki przystanku Park Paderewskiego (około 1970 roku) i stacji Radość (1975 rok). ■

tekst.: Michał Piwowarski
Opracowano na podst.:
Pokropiński B., Kolej jabłonowska, 2004, WKiŁ, Warszawa



Hybrydowym tramwajem w Góry Harz

W poprzednich numerach iZTM pisaliśmy o tramwajach jeżdżących w nietypowych miejscach. Czytaliście Państwo o tramwajach kursujących w górach, po torach kolejowych, skalistym brzegiem morza, czy wzdłuż całego wybrzeża Belgii. W tym miesiącu przybliżamy historię kolejnej wyjątkowej linii tramwajowej. W Nordhausen, w środkowych Niemczech, od ponad dekady funkcjonuje linia 10, której większość trasy biegnie szlakiem kolejowym, pozbawionym sieci trakcyjnej.



Nordhausen jest niewielkim (około 41 tysięcy mieszkańców w 2013 roku) miastem powiatowym, znajdującym się w środkowych Niemczech, w kraju związkowym **Turyngia**. Leży na przedgórzu Harzu, nad rzeką Zorge

W mieście funkcjonują dwa dworce kolejowe, zlokalizowane obok siebie



Jeden obsługuje krajowy ruch kolejowy (**Nordhausen Bf**.)...



...drugi – **Nordhausen Nord** – lokalną wąskotorową Kolej Gór Harzu – Harzer Schmalspurbahnen (HSB)

Fot. Felix O., cc-by-sa-2.0, Wikimedia.org



W sennym miasteczku funkcjonuje skromna sieć linii tramwajowych, której początki sięgają 1900 roku. **Przez ponad 80 lat była tu tylko jedna linia**, z dworca kolejowego do przystanku Altentor w północno-zachodniej części miasta



Dopiero w 1981 roku powstał nowy odcinek torów **łączący śródmieście ze szpitalem miejskim**. Kolejna istotna inwestycja – budowa odnogi do pętli **Nordhausen Ost**, nadała miejskiej sieci linii tramwajowej obecny kształt



Na terenie Nordhausen funkcjonują dwie miejskie linie tramwajowe – numer **1** i **2**. Do ich obsługi wykorzystuje się siedem wagonów typu **Siemens Combino**, kupionych w latach 2000-2004. Tramwaje miejskie w dni powszednie kursują ze średnią, **10-minutową częstotliwością**

Gdyby nie trzecia linia – **oznaczona numerem 10** – przygodę z komunikacją miejską w Nordhausen można by zakończyć na opisie z poprzednich stron. To właśnie linia 10 jest tym, co wyróżnia miasto na tle innych korzystających z komunikacji szynowej. Została uruchomiona w 2004 roku, po około dwóch latach testów, a na jej potrzeby zbudowano połączenie torowe pętli przed dworcem z linią kolei HSB. Dzięki temu **tramwaje zyskały możliwość wjazdu na sieć kolejki i dotarły do odległej o 11 kilometrów miejscowości Ilfeld, położonej u podnóża pasma Harzu**



Do obsługi linii 10 kupiono trzy specjalnie przystosowane tramwaje **Siemens Combino Duo** (na zdjęciach po prawej stronie). Po przyjeździe na przystanek „Bahnhof” tramwaj **składa pantograf** i **włącza silnik spalinowy** umieszczony wewnątrz przedziału pasażerskiego

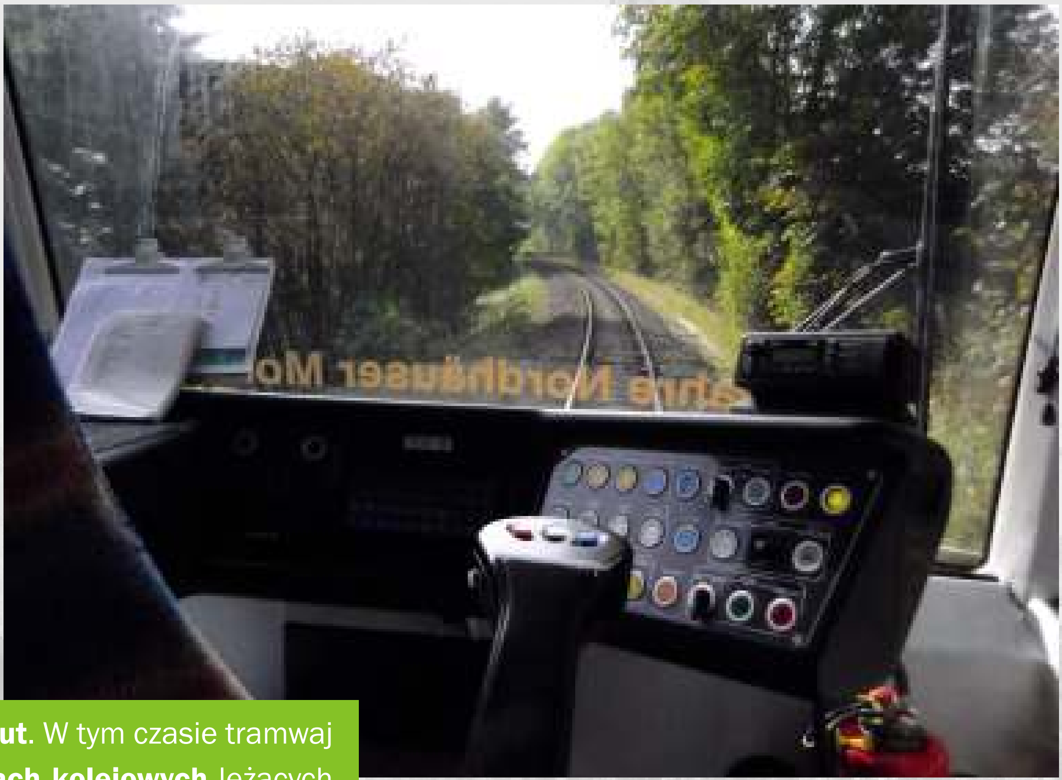




Po ruszeniu z przystanku tramwaj zjeżdża na tor łączący miejskie torowiska z **liniami kolei wąskotorowej**



Kilkaset metrów dalej korzysta już na sieci kolejowej i dzieli rozkład jazdy z pociągami osobowymi i turystycznymi uruchamianymi przez HSB

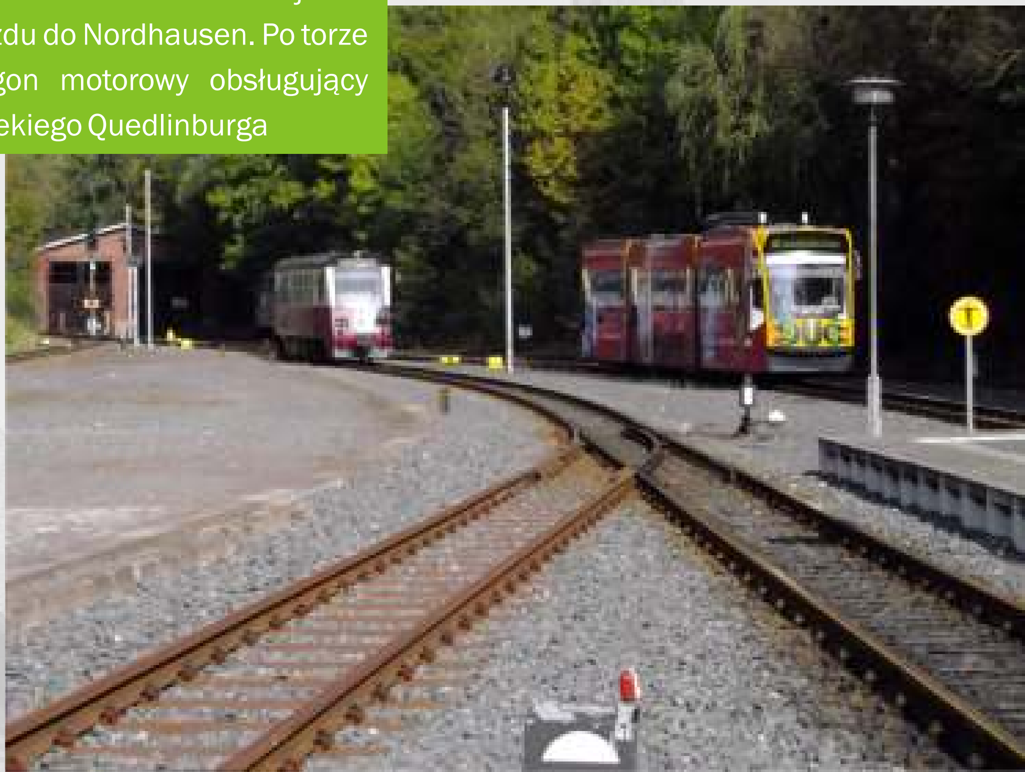


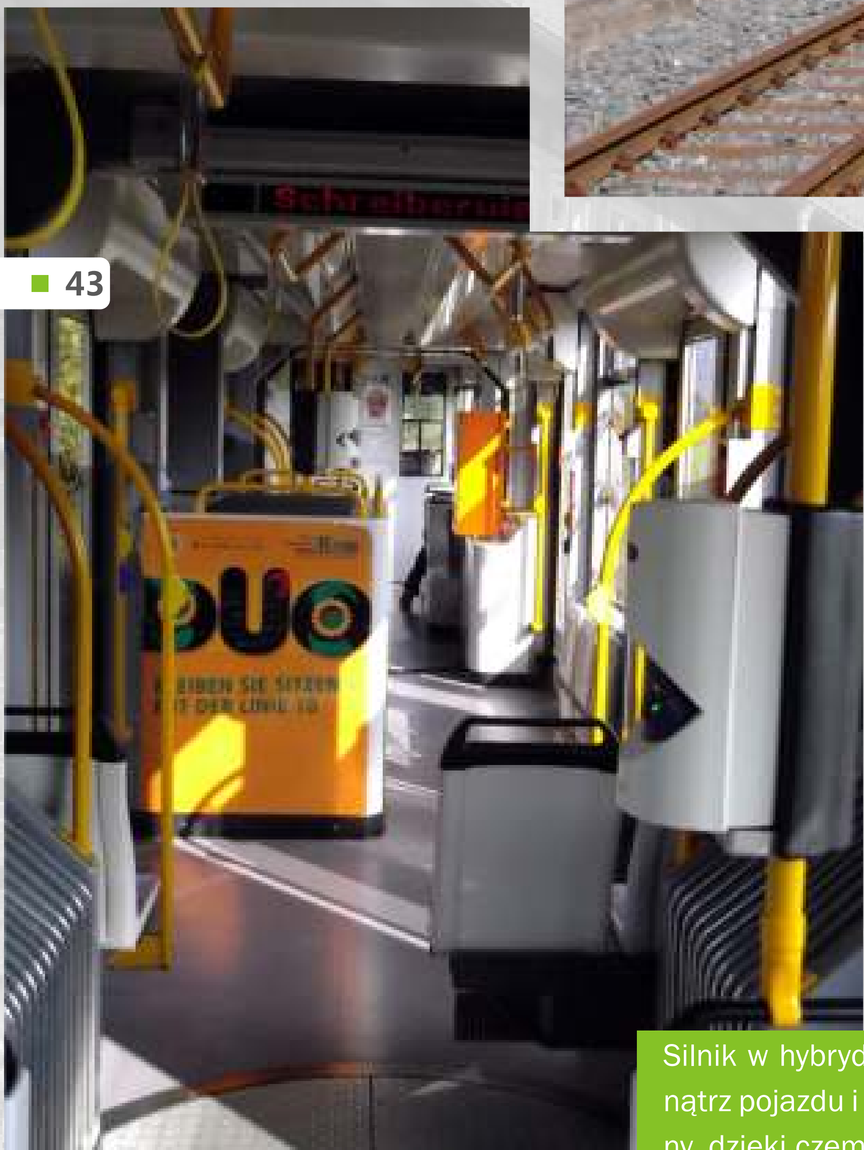
Podróż do Ilfeld trwa **27 minut**. W tym czasie tramwaj zatrzymuje się na **11 stacjach kolejowych** leżących na terenie trzech gmin



Po dotarciu do stacji końcowej, tramwaj jest odstawiany na boczny tor, aby przepuścić planowy pociąg osobowy

Combino Duo na stacji Ilfeld Neanderklinik oczekuje na bocznym torze na godzinę odjazdu do Nordhausen. Po torze obok przejechał właśnie wagon motorowy obsługujący planowe połączenie HSB do dalekiego Quedlinburga





Silnik w hybrydowym Cobino Duo umieszczony jest wewnątrz pojazdu i nie zajmuje dużo miejsca. Nie jest też głośny, dzięki czemu podróż tramwajem nie jest uciążliwa dla pasażerów

Uruchomienie tramwaju miejskiego z Nordhausen po torach kolei wąskotorowej zintegrowało lokalny transport szynowy i ułatwiło podróż do centrum największego miasta w regionie. Połączenie okazało się bardzo popularne wśród lolalnych mieszkańców, co zachęca do rozwoju tego rodzaju linii.

Patrząc na mapę sieci kolejowej HSB (poniżej), można odnieść wrażenie, że tramwaje z Nordhausen wykorzystują obecnie nieznaczną część możliwości, jakie dał im wjazd na wąskotorowe szlaki.

Kto wie, być może kiedyś będziemy mogli dojechać tramwajem na szczyt góry Brocken (1 141 m n.p.m.)? A może za jakiś czas Combino Duo zawiezie nas do Wernigerode lub Quedlinburga, oddalonych od Nordhausen o ponad 60 kilometrów? ■

tekst.: Maciej Beister
fot. współczesne: M.Beister, R. Wójcik



Fot. Bamse, CC BY-SA 3.0, Wikimedia.com

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO